Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1912 — **Roma — Lunedì, 22 luglio** — **Numero 172**

DIREZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 11-31

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 75-91

Abbonamenti

	anno	semestre	trimestre
In Roma, presso l'Amministrazione	L. 32	L. 17	L. 9
» a domicilio e nel Regno	» 36	» 19	» 10
Per gli Stati dell'Unione postale	» 80	» 41	» 22

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. ***10*** *— nel Regno cent.* ***15*** *— arretrato in Roma cent.* ***20*** *— nel Regno cent.* ***30*** *— all'Estero cent.* ***25***
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

Parte ufficiale.

Parte non ufficiale.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 638 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1912 le provvisionali di riscatto spettanti alle società concessionarie delle ferrovie Milano-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Alessandria-Acqui, Monza-Calolzio, Cremona-Mantova, Torino-Pinerolo, indicate nell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, saranno corrisposte alle Società stesse nella misura della compartecipazione media ai prodotti lordi, liquidati nell'anno in cui fu notificata la diffida e nei quattro precedenti.

Ove in detto quinquennio siano state accreditate alle Società concessionarie somme (in seguito a speciali accordi e transazioni) relative ad anni precedenti quello dell'accreditamento, le somme stesse debbono essere prima riportate a competenza nei varî anni cui si riferiscono, agli effetti della liquidazione suddetta.

Qualora le concessionarie abbiano presentato senza riserve, conti per la determinazione dell'annualità di riscatto, il Governo ha facoltà di pagare una provvisionale corrispondente a questa annualità, in luogo e vece di quella stabilita dal primo comma del presente articolo, e così pure il Governo è autorizzato ad addivenire a speciali accordi con le Società stesse per pagare una provvisionale minore di quella portata dal primo comma predetto, senza che, in ogni caso, la liquidazione ed il pagamento della stessa provvisionale possa essere invocato per influire sui criteri di liquidazione dell'indennità di riscatto, o come causa di danno.

Art. 2.

Con effetto dal 1° luglio 1912 sarà provveduto, a cura dei Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, al conguaglio tra le somme pagate fino a tale data alle Società suindicate per provvisionali liquidate in base al secondo comma dell'art. 3 della legge 11 luglio 1909,

n. 488, e quella che sarebbe loro stata attribuita se si fossero adottate le norme contenute nell'articolo precedente della presente legge.

Le somme, che dal detto conguaglio risulteranno pagate in più alle Società, saranno da queste restituite al tesoro, a scelta delle Società stesse:

a) od in una sol volta, dopo che i Ministeri suddetti avranno comunicati alle Società i risultati del conto di conguaglio;

b) o computandole a deconto delle rate di provvisionali ancora da pagare, di mano in mano che tali rate andranno a scadere.

Nel conto finale di conguaglio da istituirsi a norma dell'ultimo comma dell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, su tutte le somme pagate in più od in meno alle Società, rispetto a quelle che risulteranno loro dovute in via definitiva per annualità di riscatto scadute o per spese da rimborsare, si calcoleranno gli interessi semplici al saggio annuale del 3,50 per cento in relazione alle singole date di pagamento o scadenza.

È data facoltà al Governo di stabilire un saggio minore di interessi, limitatamente al periodo fino al 30 giugno 1912, nei casi nei quali sia riconosciuto opportuno su conforme parere del Consiglio di Stato.

Art. 3.

Procedendosi alla diffida pel riscatto di altre ferrovie concesse all'industria privata il cui corrispettivo sia da liquidarsi a norma dell'art. 284 della legge sui lavori pubblici e non in conformità della prima parte dell'art. 8 della legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo potrà corrispondere provvisionali sul corrispettivo di riscatto da pagarsi a semestri posticipati, a decorrere dalla data indicata nella diffida per la presa in consegna della linea fino alla definitiva determinazione del prezzo di riscatto.

Tali provvisionali saranno commisurate ai prodotti lordi medi assoggettati a tassa erariale sui trasporti, ottenuti dalla ferrovia nell'anno in cui sarà notificata la diffida e nei quattro precedenti, tenendo conto, quando ne sia il caso, delle rettifiche disposte dal secondo comma dell'art. 1 della presente legge, depurati tali prodotti dalla corrispondente spesa media di esercizio, desunta dai bilanci sociali, con ragguaglio alle risultanze dei bilanci stessi per le frazioni di anno finanziario sociale, liquidando però sempre il conto definitivo di conguaglio secondo le norme stabilite dal penultimo comma dell'articolo precedente.

Nei casi, invece, di ferrovie concesse all'industria privata, ma esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le provvisionali di cui al primo comma del presente articolo saranno determinate a norma dei due precedenti articoli.

Agli effetti del sindacato di cui agli articoli 19 e 20 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e della compartecipazione dello Stato ai prodotti delle ferrovie concesse, il ministro del tesoro provvederà a designare ogni anno i propri funzionari che dovranno, in concorso con quelli dell'ufficio speciale delle ferrovie, adempiere a tale incarico.

Art. 4.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata il 18 luglio 1911, per il riscatto della ferrovia di Valsugana da Mestre per Castelfranco, Bassano e Primolano al confine italo-austriaco con decorrenza, però, dal 1° luglio 1912, in relazione agli accordi intervenuti con i concessionari e con la Società subconcessionaria, restando da questa ultima data, risoluta la concessione della detta ferrovia accordata mediante R. decreto 23 febbraio 1905, n. 135.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di L. 16.175.250.

Resta a cura e rischio esclusivo dei concessionari e per essi della subconcessionaria di riscuotere dagli enti locali la somma dai medesimi dovuta a titolo di concorso nella spesa di costruzione della ferrovia, nella misura stabilita dall'atto di subconcessione 24 gennaio 1906.

Art. 5.

A decorrere dal 1° luglio 1912 è autorizzato il riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada, concessa mediante convenzione 4 aprile 1903, approvata con Regio decreto 23 aprile 1903, n. 186, ed il Governo è autorizzato a stipulare con la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada, la relativa convenzione, in base allo schema allegato alla presente legge, restando in tal modo risoluta la concessione fatta col citato R. decreto.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di L. 7.878.021,76. Resta a cura e rischio esclusivo della Società predetta di riscuotere dagli enti locali la somma di L. 600 mila dai medesimi dovuta a titolo di concorso nella spesa di costruzione della ferrovia.

Art. 6.

A decorrere dall'1 luglio 1912 è autorizzato il riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino, concessa mediante convenzione 17 settembre 1903, approvata con R. decreto 5 ottobre 1903, n. 420, ed il Governo è autorizzato a stipulare col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie, la relativa convenzione, in base allo schema allegato alla presente legge, restando in tal modo risoluta la concessione fatta col citato R. decreto anche per quanto si riferisce a quella del solo esercizio del tronco di ferrovia Cremona-Croce S. Spirito.

Il corrispettivo di riscatto per la ferrovia Croce

S. Spirito-Borgo S. Donnino non potrà mai superare la somma di L. 4.958.382,81.

Il concorso degli enti locali resta determinato in L. 121.083,82 e dovrà essere riscosso dagli enti stessi a cura e rischio esclusivo del concessionario e, per esso, della subconcessionaria.

Qualora oltre la superficie occupata per la sede stabile della linea e sue dipendenze in metri quadrati 340.000, e la superficie espropriata in più dalla subconcessionaria a termini dell'art. 23 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità in metri quadrati 33.660, si riconosca l'opportunità di acquistare gli altri metri quadrati 106.800 pure già espropriati, allo scopo di potere eseguire ulteriori lavori in aumento patrimoniale, sarà corrisposto alla subconcessionaria un compenso non maggiore di L. 117.480 appena la medesima avrà dimostrato la proprietà e libertà di tali maggiori aree.

Art. 7.

È autorizzato il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino a decorrere dalla data in cui, accertata la ultimazione della linea, ivi compresa la esecuzione delle opere necessarie per l'impianto del secondo binario e riconosciuta atta alla apertura di un regolare e sicuro esercizio, essa potrà essere presa in consegna dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale la eserciterà con materiale rotabile e di esercizio proprio, restando autorizzata a provvedere eventualmente il detto materiale coi fondi accordati per l'acquisto del materiale mobile per la propria rete.

Entro un termine non maggiore di un mese dalla visita di ricognizione, semprechè i risultati della medesima siano favorevoli, verranno presi accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la Società italiana di ferrovie e tramvie, rispettivamente concessionario e sub-concessionaria della linea Fornovo-Borgo San Donnino, per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea stessa e sue dipendenze.

Il Governo è autorizzato a stipulare col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la sub-concessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie, la convenzione di riscatto, in base allo schema allegato alla presente legge, restando fin da ora stabilito che, a decorrere dalla consegna di cui al precedente comma, si intenderà risoluta la concessione fatta mediante le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con Regio decreto 2 novembre 1906, n. 573 e 10 febbraio 1911, approvata con R. decreto 12 febbraio 1911, numero 136.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di L. 7.104.877,21. Il concorso degli enti locali resta determinato in lire 173.501,27, e dovrà essere riscosso dagli enti stessi a cura e rischio esclusivo del concessionario e per esso della sub-concessionaria.

Art. 8.

Prima dell'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, le Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino dovranno consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tutti i contratti vigenti al momento della presentazione della presente legge e relativi all'esercizio delle linee stesse.

Art. 9.

Il personale stabile ed in prova, addetto all'esercizio delle ferrovie Mestre-Primolano, Cremona-Borgo San Donnino ed Alessandria-Ovada, che si trovava in servizio delle rispettive Società al 1° gennaio 1912, passa, col 1° luglio 1912, alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, purchè abbia i requisiti fisici stabiliti dalla detta Amministrazione per le visite di revisione e soddisfi alle altre condizioni richieste dal vigente regolamento, per l'ammissione in servizio del personale delle ferrovie dello Stato, fatta eccezione dei limiti d'età e salvo il disposto dell'alinea seguente.

Sono esclusi dal passaggio gli agenti aventi qualifica che, a giudizio del Consigio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, è assimilabile a gradi superiori al 9° della tabella graduatoria organica delle ferrovie stesse, a meno che accettino una qualifica di grado inferiore all'8°. Sono pure esclusi gli agenti resisi dimissionari od esonerati dal servizio dalle Società già esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula o dalle ferrovie dello Stato, e quelli che hanno raggiunto i limiti di età pel collocamento a riposo d'ufficio.

Dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato saranno stabilite la qualifica della tabella graduatoria e lo stipendio o paga con la relativa decorrenza agli effetti dei successivi aumenti, da assegnarsi a ciascun agente.

Art. 10.

Gli agenti delle ferrovie riscattate Mestre-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino, i quali al 1° luglio 1912 non hanno superato il trentacinquesimo anno di età, saranno iscritti al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato a norma delle disposizioni del testo unico approvato con R. decreto n. 229 del 22 aprile 1909, e avranno facoltà di riscattare, a termini dell'art. 37 del testo medesimo, il tempo impiegato in servizio della Società.

Gli agenti aventi più di 35 anni di età saranno o continueranno ad essere iscritti alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia e

non sarà loro applicabile il disposto del terz'ultimo comma dell'art. 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Per gli agenti della linea Alessandria-Ovada, che partecipano alla Cassa di previdenza istituita dalla Società, questa verserà la somma costituente la loro partita individuale, liquidata fino al 30 giugno 1912.

Tale somma servirà per il riscatto del tempo impiegato in servizio della Società e la eventuale rimanenza andrà in conto tassa d'entratura per gli agenti che saranno inscritti al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, oppure sarà versata alla Cassa nazionale di previdenza per gli agenti che saranno inscritti alla Cassa medesima.

Per l'esonero, a motivi d'età, del personale inscritto alla Cassa nazionale valgono i limiti di età stabiliti per l'esonero del personale inscritto al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

Art. 11.

Dalla data di assunzione dell'esercizio delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada, Cremona-Borgo San Donnino e Fornovo-Borgo San Donnino da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno applicate per i trasporti sulle linee stesse, le tariffe, norme e condizioni, sia interne che cumulative e con altre Amministrazioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato, nonchè quelle relative alle concessioni speciali ed ai trasporti militari.

Art. 12.

Sulle linee Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino potrà essere conservato, all'atto della applicazione della presente legge, il numero dei treni per ognuna di esse portato, rispettivamente, dall'ultimo orario invernale e dall'ultimo orario estivo.

Per le successive modificazioni si applicheranno le norme degli articoli 47 e 50 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 13.

Le Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino sono tenute a consegnare il materiale rotabile e di servizio nella quantità e qualità risultante dai rispettivi inventari, in regolare stato di manutenzione, salvo, in caso contrario, ad essere addebitate delle spese per le eventuali riparazioni.

Le Società stesse debbono pure consegnare a prezzo di stima i materiali di scorta e consumo che, a giudizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno riconosciuti utili all'esercizio, asportando i materiali rimanenti.

Per le eventuali divergenze circa le questioni di cui ai due comma precedenti, la definizione sarà deferita ad un perito da nominarsi d'accordo fra le parti, o, in caso di disaccordo, dal presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 14.

Alle Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo S. Donnino non sarà corrisposto il saldo del corrispettivo di riscatto se non dopo che sarà avvenuta la liquidazione di tutti i crediti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il periodo di esercizio delle dette linee, a titolo di uso delle stazioni comuni, di esercizio di esse, di nolo o scambio di materiale rotabile e di altre analoghe prestazioni fatte sino a tutto il giugno 1912.

Art. 15.

È data al Governo ogni opportuna facoltà per l'effettuazione dei riscatti di cui agli articoli 4 a 7.

In pendenza della liquidazione della indennità di riscatto da pagarsi a termini dei citati articoli, il Governo è autorizzato a continuare a corrispondere ai concessionari e per essi alle Società subconcessionarie, a titolo di provvisionale sulla indennità stessa e salvo conguaglio, la sovvenzione annua sinora rispettivamente pagata per ciascuna delle dette ferrovie.

Art. 16.

Per la provvista dei fondi occorrenti pel pagamento delle indennità di riscatto per le linee Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada, Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino e Fornovo-Borgo S. Donnino, il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati negli articoli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638; 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731; 1 e 3 della legge 15 maggio 1910, n. 228 e 1 della legge 21 marzo 1912, n. 191.

Al pagamento delle provvisionali di cui al precedente art. 15 sarà pure provveduto a carico del Ministero del tesoro mediante opportuni stanziamenti nei relativi bilanci, salvo ad apportare le corrispondenti diminuzioni in quello dei lavori pubblici per le sovvenzioni prima dovute per le ferrovie suindicate.

Art. 17.

È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere in consegna, a richiesta del comune di Dronero concessionario, la ferrovia Busca-Dronero, dopo che tale linea sia stata riconosciuta esercitabile, e ad esercitarla con materiale rotabile e di esercizio proprio e con le tariffe e le norme tutte in vigore sulla rete di Stato, facendo propri tutti i relativi prodotti, senza alcuna restrizione, esclusa anche l'applicabilità, nei suoi riguardi, dell'art. 12 dell'atto di concessione approvato con R. decreto 9 dicembre 1909, n. 846.

Verranno in tempo utile presi accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il comune di Dronero e la ditta, subconcessionaria per la sola costru-

zione della ferrovia, per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea e sue dipendenze, avvertendo che tale consegna non potrà ritenersi completa se non dopo il collaudo definitivo da parte del Ministero dei lavori pubblici a senso ed a termini dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici e dell'art. 7 della convenzione 7 dicembre 1909, approvata con R. decreto 9 dicembre 1909, n. 846.

Il concessionario della ferrovia e la subconcessionaria della costruzione debbono rilevare e tenere indenne lo Stato di ogni danno o molestia che in qualsiasi modo potesse attribuirsi alla costruzione della linea stessa e restano fermi gli obblighi della subconcessionaria per gli eventuali difetti e vizi di costruzione che venissero riconosciuti in sede di collaudo finale od, in seguito, a norma dell'art. 1639 del Codice civile.

Art. 18.

È convertito in legge il Reale decreto 3 dicembre 1911, n. 1434, col quale fu autorizzata la cessione dell'esercizio della linea, di proprietà dello Stato, Lucca-Bagni di Lucca alla ditta Saverio Parisi e fu approvato e reso esecutorio il contratto 14 luglio 1911 fra il Governo e la ditta sunnominata per la detta cessione.

Art. 19.

È autorizzata la cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò alla Società delle ferrovie Salentine la quale la eserciterà in base ai patti ed alle condizioni tutte di cui all'annesso schema di convenzione.

Ove, in relazione alle esigenze del traffico risultasse, in seguito, la necessità d'introdurre modificazioni ai patti della cessione, di cui al precedente comma, si provvederà con Reale decreto su proposta dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, sentiti la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 giugno 1912.

VITTORIO EMANUELE.

SACCHI — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

Allegato n. 1.

Atto di preavviso di riscatto.

L'anno millenovecentoundici, addì diciotto del mese di luglio, in Roma: ad istanza dell'Amministrazione dello Stato e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle LL. EE. i ministri on. avv. Ettore Sacchi e on. comm. Francesco Tedesco, domiciliati per ragione della carica in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al tribunale civile e penale di Roma, ove ho domicilio;

Visto l'art. 33, primo comma, del capitolato annesso alla convenzione 19 febbraio 1905, approvata con R. decreto 23 febbraio 1905, n. 135, e relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Mestre, per Castelfranco, Bassano e Primolano, al confine italo-austriaco;

Ho preavvisato, come preavviso con il presente atto, la subconcessionaria Società italiana ferrovia della Valsugana, in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione ing. Edoardo Almagià, residente, per ragione della carica, presso la sede della Società medesima in Roma, via in Lucina, n. 17, che il Governo intende di riscattare la ferrovia da Mestre al confine italo-austriaco, per Castelfranco, Bassano e Primolano, a sei mesi data dal giorno della notificazione del presente atto;

Ho però dichiarato che l'efficacia del preavviso è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'art. 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Ho infine invitato la predetta Società italiana ferrovia della Valsugana a presentare alle istanti Amministrazioni, entro il termine di sei mesi dalla notificazione del presente atto, i consuntivi e le relative scritturazioni, di cui all'art. 33, primo comma, del capitolato annesso alla convenzione 19 febbraio 1905;

Eguale atto verrà notificato ai concessionari della provincia o comune di Venezia.

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al tribunale civile e penale di Roma ho notificato il suesteso atto alla nominata Società italiana ferrovia della Valsugana in persona come sopra, consegnandone simile copia nel detto suo domicilio in Roma, via in Lucina, n. 17, a mani dell'impiegato all'uopo incaricato, signor Carlo Di Gioacchino, in sua precaria assenza.

Roma, 18 luglio 1911.

L'ufficiale giudiziario
Asdente Giuseppe.

Il suesteso atto è stato anche notificato alla subconcessionaria Società italiana ferrovia della Valsugana in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione, ingegnere Edoardo Almagià, con sede in Roma, rimettendone altra copia nel suo domicilio eletto in Venezia, presso la Banca commerciale italiana ed ivi a mani del signor Luis Carlo, vice direttore della Banca stessa, non essendosi rinvenuto il notificando, nonchè ai concessionari, provincia e comune di Venezia.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 2.

Copia della lettera diretta dal ministro dei lavori pubblici addì 8 gennaio 1912, n. 66-A, al presidente del Consiglio di amministrazione della Società ferrovia di Valsugana, circa la decorrenza del riscatto della ferrovia di Valsugana.

In conformità delle intese verbali avute con la S. V. Ill.ma le partecipo che, d'accordo col collega del tesoro, il termine del 18 gennaio corrente di cui nella diffida del 18 luglio passato vuol essere prorogato al 1° maggio; e la prego di darmene atto entro il giorno 10 corrente.

Con ogni osservanza

Il ministro
Sacchi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 3.

Copia dell'estratto del processo verbale della seduta n. 91 del Consiglio di amministrazione della Società italiana ferrovia della Valsugana tenutasi in Roma l'8 gennaio 1912.

Omissis.

Il Consiglio, avuta cognizione della lettera ministeriale dell'8 gennaio 1912, n. 66-*A*, delibera di prendere atto del suo contenuto autorizzando il presidente della Società a darne partecipazione a Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici.

Il presidente del Consiglio d'amministrazione
Società italiana ferrovia Valsugana
E. Almagià.

N. B. — Con lettera 19 gennaio 1912, n. 3946, il sindaco di Venezia cui, anche nei riguardi della Provincia, si era data comunicazione del contenuto della ministeriale 8 gennaio, prese atto dell'avvenuta proroga della decorrenza del riscatto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 3-*bis*.

Copia della lettera diretta dal Ministero dei lavori pubblici al presidente del Consiglio di amministrazione della Società ferrovia di Valsugana il 9 aprile 1912, n. 1953, circa la decorrenza del riscatto della ferrovia di Valsugana.

Poichè non è stata ancora ratificata la diffida di riscatto per la ferrovia di Valsugana, notificata il 18 luglio 1911, le partecipo d'accordo col collega del tesoro che, in conformità delle intese verbali avute con la S. V. Ill.ma, il termine, di cui alla nota 8 gennaio 1912, n. 66-*A* ed alla relativa deliberazione di pari data di codesto spettabile Consiglio d'amministrazione, vuol essere prorogato al 1° luglio p. v. . . . .

La prego darmi atto della presente.

Con ogni osservanza

Il ministro
SACCHI.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Copia della lettera diretta al ministro dei lavori pubblici dalla Società italiana ferrovia della Valsugana il dì 11 aprile 1912.

Eccellenza,

Ho l'onore di accusare ricevimento della pregiata nota della E. V., n. 1953, div. XX, del 9 corrente, con la quale mi partecipa che, non essendo ancora stata ratificata la diffida di riscatto della nostra linea, notificata il 18 luglio 1911 il termine - di cui alla nota dell'E. V. in data 8 gennaio 1912 - vuole essere prorogato al 1° luglio p. v.

Mi sono affrettato a sottoporre al mio Consiglio d'amministrazione la prefata nota dell'E. V. e mi pregio parteciparle la sua approvazione.

. . . .

Società italiana ferrovia Valsugana
Il presidente del Consiglio d'amministrazione
E. Almagià.

N. B. — Con lettera 23 aprile 1912, n. 23821, il sindaco di Venezia, cui, anche nei riguardi della Provincia, si era data comunicazione del contenuto della ministeriale 9 aprile 1912, n. 1953, prese atto dell'avvenuta nuova proroga della decorrenza del riscatto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 4.

Schema di Convenzione per riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada.

Premesso che con R. decreto 23 aprile 1903, n. 186, fu approvata la Convenzione 4 aprile 1903 col comune di Alessandria per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a vapore, a scartamento normale, da Alessandria ad Ovada;

che mediante contratto 10 ottobre 1903 il comune di Alessandria, spogliandosi di tale concessione con effetto retroattivo al giorno della concessione stessa la cedette alla Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada e che di ciò venne preso atto con nota del Ministero dei lavori pubblici in data 31 marzo 1904, numero 967, divisione V;

che l'esercizio della linea fu assunto nel settembre 1907 dalla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, ma il Governo, con nota 27 luglio 1908, n. 4684, divisione XI, del Ministero dei lavori pubblici, dichiarò che non avrebbe riconosciuta la Società veneta come nuova subconcessionaria, ma soltanto come esercente per conto e rischio esclusivo della Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada;

che con atto di citazione 10 giugno 1908 la Società subconcessionaria iniziò un giudizio contro l'Amministrazione governativa e quella delle ferrovie dello Stato per pretesa inadempienza del disposto dell'art. 6 del sopra citato atto di concessione, circa l'istradamento dei trasporti provenienti da Genova e destinati ad Alessandria ed oltre o viceversa;

che in seguito a trattative, a varie riprese condotte, venne eseguito l'accertamento del costo di costruzione e della provvista del materiale rotabile e di esercizio da parte di funzionari tecnici governativi e promossi all'uopo i pareri dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si riconobbe l'opportunità di procedere al riscatto consensuale della linea ed all'acquisto del materiale rotabile e di esercizio, pel prezzo di lire . . . . ., salvo poi alla Società di riscuotere l'offerta degli enti locali in L. 600.000;

si conviene e si stipula quanto appresso, restando stabilito che le suestese premesse formano parte integrante della presente Convenzione.

Art. 1.

In base all'art. 5 della legge . . . . 1912, n. . . ., si stipula il presente atto col quale, d'accordo con la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada, viene regolato il riscatto della ferrovia Ovada-Alessandria concessa mediante la Convenzione 4 aprile 1903, approvata con R. decreto 23 aprile 1903, n. 186, restando con ciò pienamente sciolta e risoluta da tale data la concessione stessa.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente, il Governo pagherà alla detta Società la somma di lire

Art. 3.

La Società dovrà in tempo utile prendere con l'Amministrazione dello Stato accordi per la consegna della linea, di guisa che essa possa essere esercitata dall'Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912, consegnandola in istato di regolare manutenzione.

Resta in particolar modo convenuto che la Società dovrà rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per la esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

La Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti che, in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie ed i profili delle linee, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale delle ferrovie e delle sue dipendenze, nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, la eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale, la identificazione della proprietà ferroviaria dovrà inoltre essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese, e sotto la esclusiva responsabilità della Società stessa. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 5.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente convenzione avrà luogo a favore della Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada per diciannove ventesimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente convenzione e per un ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 7 della convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e fino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai diciannove ventesimi sopraindicati.

Art. 6.

La Società si rende pure garante verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori e alle provviste di ogni genere eseguiti per la manutenzione della linea, nonchè per l'esercizio della medesima, sino al giorno della effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Eguale garenzia la Società assume verso lo Stato per ogni azione di danno che eventualmente potesse essere iniziata per qualsiasi causa dipendente dalla concessione della ferrovia sia da parte della Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, sia da altri.

Art. 7.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data di apertura della linea al pubblico esercizio si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La Società è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La Società stessa è inoltre tenuta a rivalere e tenere indenne lo Stato di qualsiasi molestia in dipendenza di ogni danno derivante dall'esercizio di essa, per fatti anteriori alla detta consegna.

A garanzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo, pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto, sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione, alla Corte dei conti, del decreto Ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la Società abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 8.

Col pagamento e col deposito di cui ai precedenti articoli 5 e 7, la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada si intenderà pienamente soddisfatta di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa le potesse competere verso il Governo in dipendenza dell'atto di concessione suindicato e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda d'indennizzo.

Art. 9.

La Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada rinunzia al giudizio iniziato ed a quello da iniziare per l'istradamento dei trasporti provenienti da Genova ad Alessandria ed oltre, o viceversa, in transito sulla ferrovia Ovada-Alessandria come ad ogni e qualunque pretesa per le condizioni di esercizio della linea concessa, per il servizio delle stazioni comuni, per l'uso e scambio del materiale mobile e per l'eseguimento e per l'istradamento dei trasporti; restando inteso che essa assume l'obbligo di tenere indenne e sollevata l'Amministrazione dello Stato e quella ferroviaria di Stato da qualsiasi azione che pei titoli suespressi potesse essere eventualmente iniziata dalla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, che ha effettivamente tenuto l'esercizio della linea.

Art. 10.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata per la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada dall'assemblea generale degli azionisti e per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto Ministeriale di approvazione.

La Società dovrà far pervenire al Governo, entro due mesi dalla data della presente convenzione, l'estratto in forma autentica della deliberazione suindicata.

Art. 11.

La presente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 5.

Schema di convenzione per il riscatto della ferrovia Cremona-Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino.

Premesso:

che mediante convenzione 17 settembre 1903, approvata con R. decreto 5 ottobre 1903, n. 420, vennero concessi al Consorzio intercomunale, per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino ed alla

ditta subconcessionaria Duparchy Alexis di Parigi, la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Croce Santo Spirito a Borgo San Donnino, nonchè il solo esercizio del tronco Cremona-Croce Santo Spirito;

che mediante istrumento 30 dicembre 1904, per rogito Soldi Francesco di Cremona, fu tra l'altro dichiarato da parte della ditta Duparchy Alexis che, sin dal principio dei lavori di costruzione della ferrovia, doveva ritenersi come vera subconcessionaria la Società delle ferrovie e tramvie nella provincia di Piacenza ed in altre Provincie italiane e che mediante deliberazione 3 ottobre 1906 dell'assemblea generale degli azionisti, regolarmente pubblicata a norma di legge, la detta Società, modificando il proprio statuto, assunse la denominazione di Società italiana di ferrovie e tramvie;

che il riconoscimento della subconcessionaria ebbe luogo con nota 19 gennaio 1908, n. 289, del Ministero dei lavori pubblici;

che la ferrovia Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino fu aperta all'esercizio il 12 settembre 1906 e che in data 27 gennaio 1903 fu notificato dal Governo il preavviso di riscatto della ferrovia entro due anni dall'ultimazione, ma che tale diffida non ebbe poi seguito, non avendo la Società subconcessionaria potuto presentare la documentazione della spesa sostenuta nè essendosi potuto giungere ad un accordo sulla somma da prendersi a base del riscatto;

che in seguito alla deliberazione 17 gennaio 1912 del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed ai pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie concesse, emessi rispettivamente nelle adunanze del 15 e 18 marzo 1912, si è riconosciuta la opportunità di procedere al riscatto della ferrovia Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino insieme a quello della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino a fine di migliorare, a vantaggio dell'Amministrazione e del pubblico, i servizi viaggiatori e merci dal porto di Spezia verso la Lombardia orientale ed il bresciano e viceversa;

che, in seguito agli accertamenti fatti da funzionari tecnici governativi ed al parere dei detti consessi si è riconosciuto conveniente per lo Stato determinare il corrispettivo del riscatto nella somma di L........... salvo poi alla subconcessionaria di riscuotere la somma stabilita in via transattiva in L. 121.083,82 quale concorso degli enti locali;

che, allo scopo di aver disponibili le aree occorrenti per l'impianto del secondo binario e per futuri aumenti patrimoniali della ferrovia, si è riconosciuta altresì l'opportunità di acquistare dalla subconcessionaria per il prezzo di L. 117.480, altri metri quadrati 106,800, già espropriati dalla medesima e tuttora disponibili giusta dichiarazione fatta dal legale rappresentante della Società;

che, come conseguenza del riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino, deve pure essere provveduto alla risoluzione della concessione del solo esercizio della ferrovia Cremona-Croce S. Spirito, assicurando con opportuna clausola che la riconsegna della linea allo Stato abbia luogo in condizioni di buona e regolare manutenzione;

si conviene e si stipula quanto appresso restando stabilito che le suestese premesse formano parte integrante della presente convenzione.

Art. 1.

Giusta l'articolo 6 della legge .... 1912, n....... si conviene e si stipula il presente atto col quale d'accordo col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie viene regolato il riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino, concessa mediante la convenzione 17 settembre 1903, approvata con Reale decreto 5 ottobre 1903, n. 420, restando con ciò pienamente sciolta e risoluta da tale data la concessione stessa.

Parimente risoluta, a decorrere dalla data suindicata, deve ritenersi la concessione del solo esercizio della linea Cremona-Croce San Spirito accordata con la convenzione ed il Reale decreto sopracitati.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente, il Governo pagherà al concessionario e per esso alla subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie la somma di lire......... restando stabilito che, a decorrere dal 1° luglio 1912, nessun corrispettivo spetterà pel tronco Cremona-Croce San Spirito.

Art. 3.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno in tempo utile prendere con l'Amministrazione dello Stato accordi per la consegna della linea, di guisa che essa possa essere esercitata dalla Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912, consegnandola in istato di regolare manutenzione.

Resta in particolar modo convenuto che il concessionario e la subconcessionaria dovranno rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per la esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

Il concessionario e la subconcessionaria si obbligano altresì di consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il tronco ferroviario Cremona-Croce Santo Spirito e relative dipendenze in condizione di regolare manutenzione ed in tempo utile perchè la linea possa essere esercitata dall'Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912.

Qualora, nel procedere alla presa in consegna del detto tronco, risultasse la necessità di eseguire lavori per mettere la linea in buono stato di manutenzione, verrà fatta d'accordo tra la subconcessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una perizia della spesa relativa, che sarà dedotta dal corrispettivo di riscatto di cui all'art. 7 seguente; in caso di disaccordo, la spesa prevista dalla detta Amministrazione sarà parimente dedotta dalla detta somma e verrà depositata entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea, nella Cassa depositi e prestiti sino a che per giudicato o per transazione non sarà risoluta tale vertenza.

Art. 5

La subconcessionaria della ferrovia Croce San Spirito-Borgo San Donnino è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie e i profili della linea, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, la eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale e nella complessiva superficie indicata nell'art. 8 della presente convenzione. Inoltre la identificazione della proprietà ferroviaria dovrà essere fatta sul terreno mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto la esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea nè sarà provveduto al

pagamento del primo ventesimo di cui al successivo articolo 7 se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 6.

Il concessionario e la subconcessionaria si rendono pure garanti verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori ed alle provviste di ogni genere da essi eseguiti per la manutenzione della linea, nonchè per l'esercizio della medesima sino al giorno della effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Art. 7.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente convenzione avrà luogo a favore del Consorzio concessionario e per esso della subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie per nove decimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente convenzione per un ventesimo dopo ottemperato a quanto è prescritto negli articoli 4 e 5 della presente convenzione e per l'ultimo ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 9 della convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e sino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai nove decimi suindicati.

Art. 8.

Allo scopo di assicurare le maggiori aree occorrenti per il futuro impianto del secondo binario e per provvedere agli aumenti patrimoniali dipendenti dall'intensificarsi del traffico sulla nuova linea - quando su di essa, in seguito al riscatto, potrà istradarsi il traffico di transito - si è convenuto che verranno ceduti allo Stato metri quadrati 106 800 di terreni espropriati pel prezzo di L. 117.480 oltre i metri quadrati 373.660 che sono costituiti dalla superficie, occupata dalla sede ferroviaria e sue dipendenze, e dai terreni, tuttora in proprietà della subconcessionaria (metri quadrati 33.660) a suo tempo dovuti espropriare dalla medesima a termini dell'art. 23 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Qualora però risultasse minore la superficie dei terreni che verranno consegnati allo Stato, sarà proporzionalmente ridotta la somma da corrispondersi alla Società subconcessionaria.

Art. 9.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile la subconcessionaria della ferrovia Croce Santo Spirito-Borgo San Donnino è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data di apertura della linea al pubblico esercizio si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La subconcessionaria è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia o sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La subconcessionaria della linea Cremona-Borgo San Donnino è inoltre tenuta a rivalere e tenere indenne lo Stato di qualsiasi molestia in dipendenza di ogni danno derivante dall'esercizio di essa, per fatti anteriori alla detta consegna.

A garenzia di tale obblighi resta stabilito che la rata di saldo pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione alla Corte dei conti, del decreto Ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la subconcessionaria abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 10.

Col pagamento e coi depositi di cui ai precedenti articoli 4, 7 e 9 il concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie s'intenderanno pienamente soddisfatti di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse loro competere verso il Governo in dipendenza dell'atto di concessione suindicato e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda d'indennizzo.

Art. 11.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata pel concessionario dal Comitato permanente del Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e per la subconcessionaria dall'assemblea generale degli azionisti ed infine per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto Ministeriale di approvazione.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno far pervenire al Governo entro due mesi dalla data della presente convenzione, l'estratto in forma autentica delle deliberazioni suindicate rese definitive a norma di legge.

Art. 12.

La presente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 6.

Schema di convenzione per il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino.

Premesso:

che per la concessione in costruzione ed in esercizio di una ferrovia, a vapore ed a scartamento normale, da Fornovo a Borgo San Donnino, vennero stipulate col Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con decreto Reale 2 novembre 1906, n. 573;

che il Consorzio cedette la concessione alla Società italiana di ferrovie e tramvie mediante rogito 23 luglio 1907 per Francesco Soldi di Cremona, ma che il Ministero dei lavori pubblici, nel prendere atto di tale istrumento, dichiarò con nota 8 luglio 1908, n. 3374, div. IX, che, di fronte allo Stato, si dovevano ritenere responsabili il Consorzio e la Società, tanto nei riguardi della costruzione che in quelli dell'esercizio;

che mediante convenzione 10 febbraio 1911 stipulata col Consorzio concessionario e con la Società subconcessionaria, approvata con R. decreto 12 febbraio 1911, n. 136, venne provveduto a modificare l'art. 8 delle convenzioni 6 agosto e 1 ottobre 1906, e che con altra convenzione in corso - in seguito a regolare istruttoria - il Consorzio e la Società si sono obbligati ad eseguire i maggiori lavori previsti col progetto esaminato con i voti del 28 marzo e 19 agosto 1911, nn. 408 e 1162, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e con le avvertenze in essi suggerite, per rendere la sede ferroviaria atta all'impianto del secondo binario, mediante la maggiore spesa di L. 459.051 e salvo l'esonero dalla fornitura del materiale rotabile e di esercizio, a suo tempo prevista in L. 469.700;

che in seguito a deliberazione 17 gennaio 1912 del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed ai pareri 15 marzo 1912 del Consiglio superiore dei lavori pubblici e 18 marzo 1912 della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie concesse, si è riconosciuta la necessità, nell'interesse della rete ferroviaria

di Stato, di procedere al riscatto della linea appena ne sarà ultimata la costruzione;

che, salvo la liquidazione, l'accertamento del costo di costruzione ed il collaudo della linea da farsi da funzionari tecnici governativi, il corrispettivo massimo del riscatto da corrispondersi al Consorzio e per esso alla Società subconcessionaria, deve intendersi stabilito nella somma di L. . . . . ., salvo poi alla Società di riscuotere la somma stabilita in via transattiva in L. 173.501,27 a titolo di concorso degli enti locali;

si conviene e si stipula quanto appresso, restando stabilito che le suesposte premesse formano parte integrante della presente convenzione.

Art. 1.

In dipendenza dell'art. 7 della legge . . . . 1912, n. . ., si stipula il presente atto, col quale - d'accordo col concessionario Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la sub-concessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie - viene regolato il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino, concessa mediante le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con Reale decreto 2 novembre 1906, n. 573, e 10 febbraio 1911, approvata con Reale decreto 12 febbraio 1911, n. 136, intendendosi con ciò pienamente sciolta e risoluta da tale data la concessione stessa.

Art. 2.

Il costo di costruzione della linea resta previsto nella somma di cui agli articoli 8 e 1 rispettivamente degli atti di concessione 1° ottobre 1906 e 10 febbraio 1911, salvo liquidazione ed accertamento da farsi a suo tempo a linea ultimata da parte di funzionari tecnici governativi. Tale somma sarà diminuita del concorso degli enti locali, che resta stabilito in L. 173.501,27 e sarà poi aumentata del premio del 5 per cento.

La somma, che risulterà liquidata e depurata nei modi indicati dal precedente comma, sarà corrisposta a titolo di indennità di riscatto al concessionario e per esso alla Società italiana di ferrovie e tramvie subconcessionaria.

Art. 3.

Il concessionario e la subconcessionaria si obbligano di consegnare allo Stato la linea in condizione di regolare manutenzione nel termine di cui al comma 3° dell'art. 7 della legge . . . . . . 1912, n. . .

Resta in particolar modo convenuto che il concessionario e la subconcessionaria dovranno rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per l'esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

La subconcessionaria della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie ed i profili della linea, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, l'eseguita consegna ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale; dovrà inoltre l'identificazione della proprietà ferroviaria essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto l'esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata a cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 5.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente Convenzione avrà luogo a favore del Consorzio concessionario e per esso della subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie per diciannove ventesimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente convenzione e per un ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 7 della convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e fino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai diciannove ventesimi sopraindicati.

Art. 6.

Il concessionario e la subconcessionaria si rendono pure garanti verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori ed alle provviste di ogni genere da essi eseguiti per la manutenzione della stessa, sino al giorno dell'effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Art. 7.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile, la subconcessionaria della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data del verbale di consegna della ferrovia si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La subconcessionaria è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

A garenzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione alla Corte dei conti, del decreto Ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la subconcessionaria abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 8.

Col pagamento e col deposito di cui ai precedenti articoli 5 e 7, il concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie s'intenderanno pienamente soddisfatti di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse loro competere verso il Governo in dipendenza degli atti di concessione suindicati e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda di indennizzo.

Art. 9.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata pel concessionario dal Comitato permanente del Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, per la subconcessionaria dall'assemblea generale degli

azionisti ed [...] infine per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della [...] Corte dei conti, del relativo decreto Ministeriale di approvazione [...].

Il conce[...]ssionario e la subconcessionaria dovranno far pervenire al Gover[...]o entro due mesi dalla data della presente convenzione l'estratto [...] in forma autentica delle deliberazioni suindicate rese definitive a [...] norma di legge.

Art. 10.

La p[...]esente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Allegato n. 7.

Decreto Reale 3 dicembre 1911, n. 1434, col quale viene approvato il contratto per la cessione dell'esercizio del tronco ferroviario Lucca-Bagni di Lucca.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 31 dicembre 1905, n. 654, con cui venne approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 15 dicembre 1905 con la ditta Saverio Parisi per la concessione della costruzione e dell'esercizio dei tronchi Aulla-Monzone e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana della ferrovia Aulla-Lucca;

Viste le leggi 4 dicembre 1902, n. 506, 22 aprile 1905, n. 137, 9 luglio 1905, n. 413, 30 giugno 1906, n. 272, 16 giugno 1907, n. 540, 7 luglio 1908, n. 429, 12 luglio 1908, n. 444, 15 luglio 1909, n. 524 e 21 luglio 1911, n. 848;

Ritenuto che con gli articoli 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506 e 7 della convenzione 15 dicembre 1905, su citate, venne stabilito che al concessionario dei tronchi ferroviari Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone dovesse affidarsi l'esercizio del tratto, già costruito ed esercitato dallo Stato, Lucca-Bagni di Lucca, ove lo Stato avesse rinunziato ad assumere per proprio conto lo esercizio dei tronchi suddetti;

Che dall'istruttoria all'uopo eseguita è risultata la convenienza per lo Stato di non avvalersi di tale facoltà;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato e reso esecutorio il contratto stipulato il giorno 14 luglio 1911 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e il legale rappresentante della ditta Parisi Saverio per la concessione, a quest'ultima, dell'esercizio della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca.

Art. 2.

È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a cedere l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca al detto commendatore Saverio Parisi, a sensi dell'art. 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Art. 3.

Il presente decreto dovrà essere presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — TEDESCO — SACCHI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Contratto per la cessione alla ditta Saverio Parisi dell'esercizio del tronco di linea Lucca-Bagni di Lucca.

Fra le Loro Eccellenze l'avvocato Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici e l'avvocato Francesco Tedesco, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato e il signor ingegnere cavaliere Pier Lorenzo Parisi di Saverio, nato a Palermo, residente in Roma, quale procuratore speciale del proprio padre signor commendatore Saverio Parisi fu Enrico, nato a Messina e domiciliato a Roma, delegato a stipulare la presente convenzione, giusta procura speciale in data 8 luglio 1911 ai rogiti del signor cavaliere avvocato Cesare Rivolti notaio residente in Livorno, inscritto presso il Consiglio notarile del distretto di Livorno, qui allegata sotto il n. 1, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Oggetto del contratto.

Il Governo cede alla ditta Saverio Parisi l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca di proprietà dello Stato.

Art. 2.

Patto generale.

La ditta concessionaria assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in vigore in materia di strade ferrate, ed in base ai patti contenuti nel presente contratto.

La ditta concessionaria dichiara fin d'ora d'essere obbligata alla osservanza di tutte le norme regolamentari e delle disposizioni che saranno emanate a senso di legge dalle competenti autorità governative.

La ditta concessionaria subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla ditta concessionaria prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

Tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, verranno stipulati dal concessionario per un tempo eccedente il termine della scadenza del presente contratto, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

Art. 3.

Consegna della linea.

La ditta concessionaria riceve in consegna la linea nelle attuali condizioni da essa riconosciute pienamente idonee al sicuro e regolare esercizio.

Lo stato di consistenza della linea medesima si farà constare da verbale in contraddittorio.

Art. 4.

Consegna degli approvvigionamenti esistenti sulla linea.

In tempo utile si procederà fra un delegato del Governo ed uno della ditta concessionaria:

a) alla consegna e stima di tutte le materie di consumo, delle traverse, degli oggetti inventariati e dei materiali diversi.

Il prezzo relativo sarà pagato dalla ditta concessionaria entro tre mesi dalla data di presa di possesso dei materiali suddetti;

b) alla consegna e stima della parte metallica di armamento di scorta, il cui importo verrà accreditato al fondo di riserva di cui all'art. 28 del presente contratto.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita ad un collegio di tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 5.

Durata della concessione.

Il presente contratto avrà vigore fino al 31 dicembre 1975 termine in cui scade la concessione del tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

Il contratto s' intenderà senz' altro risoluto in caso di decadenza, riscatto o cessazione, per qualunque titolo da parte della ditta concessionaria, dalla concessione del tronco predetto, nè la ditta concessionaria potrà mai pretendere per la risoluzione alcun compenso od indenizzo.

Art. 6.

Condizioni dell' esercizio.

L' esercizio è assunto dalla ditta concessionaria a totali sue spese rischio e pericolo.

Le spese a carico della ditta concessionaria sono quelle ordinarie e straordinarie per tutti i servizi dell'esercizio e dell' amministrazione, comprese quindi quelle di manutenzione tanto della strada quanto dell' armamento, dei manufatti e dei fabbricati e comprese pure quelle per prevenire e riparare danni cagionati dai casi di forza maggiore alla linea, al materiale rotabile e di esercizio ed agli approvvigionamenti, nonchè quelle per riparare danni cagionati da vizi di costruzione.

Art. 7.

Manutenzione della linea.

La ditta concessionaria si obbliga a conservare la linea nella condizione di regolare manutenzione e di riconsegnarla in tali condizioni alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell' ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio di quelli della ditta concessionaria.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione.

In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come all' art. 36.

Art. 8.

Materiale mobile e d' esercizio.

Il materiale mobile e d' esercizio sarà provveduto dalla ditta concessionaria a sue cure e spese nella seguente misura minima per chilometro:

Lire 14.000 se il prodotto lordo chilometrico non supererà le lire 9000.

Lire 16.000 se il prodotto lordo chilometrico sarà fra le L. 9000 e le lire 12.000.

Lire 18.000 se il prodotto lordo chilometrico sarà fra le L. 12.000 e le lire 15.000.

Lire 20.000 se il prodotto lordo chilometrico supererà le L. 15.000.

In ogni tempo però, a giudizio del Governo e sentita la concessionaria, questa dovrà aumentare il materiale mobile in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni prevedibili del traffico a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Il materiale mobile dovrà essere costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero (ufficio speciale delle ferrovie) per l' esercizio dei tronchi da Aulla a Monzone e da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e non potrà essere ammesso in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e l' autorizzazione governativa e secondo i regolamenti in vigore.

Il materiale mobile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trastorto dei malati e dei feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l' arredamento dei carri ferroviari da adibirsi al trasporto di truppe, la concessionaria dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Art. 9.

Preferenza all' industria nazionale.

Qualora per la provvista del materiale fisso e del materiale mobile così della prima dotazione come dei successivi aumenti e rinnovamenti, il concessionario non trattasse direttamente con la industria nazionale, potrà aprire una gara ed ammettervi anche le ditte estere, ma dovrà limitarla soltanto ad una metà della provvista occorrente e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non eccedano quelli minimi offerti dalle ditte estere, aumentati del 5 per cento e delle spese di dogana e di trasporto al luogo della consegna.

Qualora in questa prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale alla ditta aggiudicataria o ad altre ditte nazionali sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l' allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all' industria nazionale e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera o che tale gara rimanesse deserta, la concessionaria sarà libera di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali e non ditte aventi solo rappresentanze adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate approvato con Regio decreto 17 gennaio 1886, numero 3705.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione alle quali dovrà assistere un funzionario dell' ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata alla concessionaria una multa del 15 per cento del valore dei materiali acquistati e per quanto riguarda il materiale mobile ne sarà vietata la messa in circolazione.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo quando risulti che la industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 10.

Treni.

La ditta concessionaria si obbliga ad esercitare la linea con almeno 5 coppie di treni viaggiatori ordinari durante l'estate e 4 l'inverno e secondo l' orario approvato dal Ministero (ufficio speciale delle ferrovie).

Le ore di partenza e di arrivo dei treni nella stazione di Lucca dovranno essere dalla ditta concessionaria previamente concordate con l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la concessionaria, su tutta la linea o su parte di essa quegli aumenti nel numero delle corse, che sieno richiesti dallo sviluppo del traffico;

analoga facoltà competerà alla concessionaria che dovrà sottoporre alla previa approvazione del Ministero le relative proposte.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Art. 11.

Servizio viaggiatori e merci — Tariffe.

Sulla linea continuerà l'esercizio economico per il trasporto dei viaggiatori autorizzato, in relazione alla legge 9 giugno 1901, numero 220, col Regio decreto 13 luglio 1903, n. 358, e modificato con la legge 30 giugno 1906, n. 272.

Le tariffe e condizioni relative al detto servizio saranno quelle attualmente in vigore, approvate con decreto Ministeriale 31 luglio 1903, n. 5388, e riportate negli elenchi *A* e *B* (allegati).

Ai trasporti invece dei bagagli, delle merci, del bestiame, dei veicoli, ecc., saranno da applicarsi come tariffe massime, le tariffe e le condizioni di trasporto che sono o saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, compresa la tassa erariale del 16 per cento per la G. V. e del 3 per cento per P. V. A. e P. V. ordinaria.

La concessionaria non potrà, senza preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette nè accordare speciali facilitazioni a chicchessia nè modificare le suaccennate condizioni e norme di trasporti.

Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all' ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per i viaggi con i treni ordinari, in occasione di feste, fiere e mercati simili.

La concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in uguale misura egli le accordi a qualunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia uguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

La ditta concessionaria è obbligata al servizio cumulativo con l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni con questa corrispondenti, ai trasporti in servizio cumulativo dovranno applicarsi le condizioni e tariffe che sono o saranno in vigore sulla rete dello Stato col sistema del cumulo delle distanze.

Le condizioni, i corrispettivi e le norme dell' uso e dell' esercizio della stazione comune di Lucca, dello scambio del materiale rotabile, del servizio cumulativo dei trasporti, saranno concordate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la ditta concessionaria a tenore dell'art. 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 12.

Riduzioni di tariffa in casi di pubbliche calamità.

In casi di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica il Governo potrà ordinare pei generi di prima necessità, che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie e dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative, dal Governo stesso indicate, una temporanea riduzione, entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 13.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi, le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato:

Concessione *A*. — Trasporti per conto della Real Casa.
Concessione *B*. — Trasporti per conto dello Stato.
Concessione *C*. — Impiegati dello Stato.
Concessione I. — Congressi, esposizioni e concorsi.
Concessione II. — Elettori politici.
Concessione III. — Veterani, reduci o superstiti delle patrie battaglie.
Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.
Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
Concessione VI. — Associazioni di carità.
Concessione VII. — Istituti di carità.
Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.
Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilate.
Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigrati rimpatrianti.
Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.
Concessione XII. — Coloni in comitiva.
Concessione XIII. — Istituti civili d' istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.
Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.
Concessione XV. — Club alpino italiano.
Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle Regie Terme di Acqui.
Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.
Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.
Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (R. Esercito, R. marina e R. guardie di finanza) debbono essere applicate le norme, condizioni e modalità risultanti dal regolamento per i trasporti militari in ferrovia, emanato o da emanarsi in applicazione della convenzione 28 settembre 1882, e successivi atti addizionali, e debbono essere applicati i prezzi stabiliti per le ferrovie dello stato.

Art. 14.

Contravvenzioni.

Qualora la concessionaria contravvenga alle disposizioni degli articoli 10, 11 e 12 del presente contratto, incorrerà in una multa di lire 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi, e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'articolo 277 della legge sui lavori pubblici ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 15.

Trasporti gratuiti.

La concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato delle ferrovie, e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato i quali per ragioni d' ufficio, in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tener valide le tessere di riconoscimento rilasciate dall'ufficio speciale delle ferrovie ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per i viaggi isolati ed i buoni pel trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dall'ufficio speciale medesimo.

Ai funzionari ed agenti dell'ufficio speciale delle ferrovie ed alle loro famiglie è fatto per i viaggi sulla linea ceduta in esercizio lo stesso trattamento accordato dalla concessionaria ai propri funzionari ed agenti.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento e nei limiti della rispettiva giurisdizione i prefetti e sottoprefetti.

Art. 16.

Tronchi e stazioni comuni.

La ditta concessionaria dovrà acconsentire al Governo o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti, od in caso di dissenso stabiliti da tre arbitri da nominarsi nel modo indicato all'articolo 36.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie sieno di diverso scartamento e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento o la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Sarà inoltre obbligo della ditta concessionaria di effettuare con le nuove linee allacciate il servizio cumulativo, o nel caso che questo non sia possibile, quello di corrispondenza.

Le condizioni relative saranno stabilite d'accordo od in caso di dissenso da un collegio di arbitri nominati come sopra.

Nel caso che le nuove ferrovie allacciate siano state concesse a terzi, le convenzioni di cui nel presente articolo dovranno essere concordate e stipulate con l'intervento del Governo.

Art. 17.

Binari di diramazione.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri, sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante o di energia elettrica, ed in genere tutte le concessioni che costituiscono servitù per la ferrovia e le sue dipendenze, non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 18.

Facilitazioni di interesse militare.

La concessionaria dovrà accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del R. esercito e della R. marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

In quanto le esigenze del normale servizio dei trasporti lo consentano, dovrà anche mettere a disposizione dell'autorità militare vetture e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni saranno stabilite d'accordo fra l'autorità militare e la concessionaria.

Questa avrà pure l'obbligo di prestare tutto il concorso che le sarà richiesto dall'autorità militare per la predisposizione degli orari e delle norme per i trasporti in tempo di guerra o di preparazione alla medesima.

Art. 19.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi a che l'autorità militare eseguа con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò ben inteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

Art. 20.

Esercizio della linea in caso di guerra.

Ferme restando le disposizioni dell'art. 281 della legge sulle opere pubbliche il Comando superiore dell'esercito durante la mobilitazione e durante la guerra, avrà diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi in possesso della concessionaria che giudicherà necessari per la esecuzione dei trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni che saranno date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario o di limitare e sopprimere il servizio per il pubblico in relazione alle esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e durante la guerra, l'esercente dovrà continuare la gestione della ferrovia con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non avrà altra limitazione tranne quella che potesse derivare dall'uso che l'autorità militare farà delle facoltà sovradette.

Il Comando supremo dell'esercito avrà anche diritto di fare direttamente l'esercizio della linea quando, a suo giudizio, lo credesse necessario. In tale caso sarà tenuto apposito e distinto conto del prodotto dei trasporti per servizio militare e di quelli per il servizio del pubblico ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive incontrate dall'autorità militare, saranno versati mensilmente nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non avrà diritto ad altro compenso tranne quello sopra indicato.

Art. 21.

Scorta di combustibili.

La concessionaria dovrà sempre tenere lungo la linea una provvista di combustibili sufficiente almeno per un quadrimestre.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste di combustibili superiori al consumo di un quadrimestre, l'esercente dovrà eseguirle salvo il diritto agli eventuali compensi.

Art. 22.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

La concessionaria dovrà pure trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie) su apposito modulo la situazione dei prodotti di ogni decade.

Art. 23.

Servizio di posta.

La concessionaria é obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e le condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, numero 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Quando l'Amministrazione postale, per esigenze di servizio, crederà, a suo esclusivo giudizio, di adibire agenti propri per accompagnare gli effetti postali, la concessionaria sarà obbligata ad assegnare in uno dei veicoli di ciascun treno viaggiatori un posto adatto, separato dal pubblico e dal personale di scorta del treno, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

La concessionaria potrà trasportare in esenzione dalle tasse postali, sulla propria linea, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

Art. 24.

Telegrammi di servizio di Stato e dei privati.

Il concessionario non potrà trasmettere altri telegrammi fuorché quelli relativi al servizio della sua ferrovia e sarà perciò sottoposto alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui gli sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, il concessionario riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà al concessionario per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di ricapito.

In qualunque ufficio telegrafico del concessionario, ancorchè non sia autorizzato a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello

dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati nei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari. Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non sono applicabili alla stazione comune di Lucca, nella quale la ditta concessionaria non avrà ingerenza alcuna nel servizio telegrafico esclusivamente disimpegnato dall' Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 25.

Personale.

La ditta concessionaria eserciterà la linea con personale da essa assunto.

Il personale dovrà essere reclutato fra cittadini italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Il personale delle locomotive e dei treni dovrà essere a conoscenza dei regolamenti di esercizio vigenti sulla rete dello Stato.

Un terzo dei posti d' ordine, di custodia dei locali e materiali, o di servizio, sarà riservato (a termine dell' art. 15 lettera c, del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali, approvato con Regio decreto 30 novembre 1901, n. 52, e modificato con la legge 2 giugno 1901, n. 217), ai sottufficiali di cui è parola nell'art. 12 della legge medesima, che abbiano l'idoneità necessaria a sostenere detti uffici.

La nomina del direttore dell'esercizio sarà sottoposta all'approvazione del Governo.

Lo Stato si riserva ampia facoltà circa la conservazione in servizio ed il trattamento del personale che si troverà in funzione alla cessazione del presente contratto.

Art. 26.

Prodotti dell'esercizio.
Compartecipazione dello Stato.

La ditta concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, salvo quanto verrà stabilito circa i prodotti relativi alla stazione comune di Lucca nella convenzione che la ditta stessa dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'ultimo capoverso dell' art. 11.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi dei trasporti dei viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiami ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

Per i prodotti indiretti s' intendono gli altri proventi accessori dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissione dei telegrammi privati, taglio delle siepi, falciature delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno attinenti, affitto dei terreni, di locali, esercizio di caffè, di vendita, di banchi librari, pubblicità, canoni, pedaggio ed altro.

Non sono compresi fra di essi i corrispettivi assegnati alla concessionaria a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto di terzi.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio lo Stato si riserva una compartecipazione sui prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizio, non tenuto conto dei proventi erariali nella ragione seguente:

sui prodotti fino a lire 9000 a chilometro, il 92 per cento all'esercente e l' 8 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 9000 lire fino a lire 12.000 a chilometro, l' 81 per cento all' esercente ed il 19 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 12.000 lire e fino a L. 15.000 a chilometro, il 73 per cento all' esercente ed il 27 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 15.000 lire a chilometro, il 68 per cento all'esercente ed il 32 per cento allo Stato.

D' accordo col Governo e la ditta concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, ferme, in ogni caso, le facoltà spettanti allo Stato, in base alle norme vigenti per il sindacato e la sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 27.

Tempo e modo del pagamento
della compartecipazione dello Stato.

L'ammontare delle quote di prodotto spettante allo Stato sarà versato nella tesoreria che sarà indicata dal Governo, alla scadenza di ogni bimestre, nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente dell'anno precedente.

Nel primo anno di esercizio i versamenti bimestrali restano fissati in lire 3500 salvo liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

Le somme dovute a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno saranno versate rispettivamente nei mesi di settembre e maggio successivo. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva di cui all'articolo seguente.

Decorsi dieci giorni dalla data stabilita per il versamento senza che ne sia effettuato l'intero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni della ditta e sequestrarne i prodotti con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

La facoltà anzidetta si estende anche al caso constatato dal lodo arbitrale od accertato da sentenza dell' autorità giudiziaria di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla ditta dal presente contratto.

Art. 28.

Fondi di riserva.

La ditta concessionaria dovrà provvedere alla costituzione di fondi speciali per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento e del materiale mobile. Per materiale metallico d'armamento il fondo da costituire alla scadenza del primo anno di esercizio sarà di lire 100 e 120 per ogni chilometro di linea, se il prodotto lordo non superi le lire 9000 e 12.000 rispettivamente e di lire 150 se il prodotto stesso supera le lire 12.000.

Per il materiale mobile il fondo suddetto da iniziare alla scadenza del decimo anno di esercizio sarà costituito da una quota annua eguale al 2,50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell' anno. Le somme di ragione dei fondi suddetti per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato o da esso garantiti: la concessionaria potrà valersene sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

In caso di insufficienza di detti fondi, la concessionaria rimarrà egualmente obbligata all' esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza della concessione, detti fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato, mentre in caso di scadenza della concessione passerà in proprietà dello Stato solamente il fondo destinato alla rinnovazione del materiale metallico d'armamento.

Art. 29.

Spesa in conto capitale.

Le spese per l'esecuzione di nuovi impianti o di aumenti o di miglioramenti agli impianti esistenti che la Ditta concessionaria ritenesse necessari per aumenti del traffico, o il Governo credesse per

provate esigenze di servizio di ordinare a sensi dell'ultimo comma dell'articolo 266 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche saranno a carico della ditta concessionaria. Saranno pure a suo carico le spese per aumento di materiale rotabile e di esercizio.

Le nuove opere stabili e le modificazioni alle opere esistenti dovranno sempre riportare la preventiva approvazione del Governo.

Verificandosi la necessità di eseguire nella stazione comune di Lucca nuovi impianti e modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Lucca-Bagni di Lucca, l'Amministrazione delle ferrovie della Stato concorderà i progetti relativi con la ditta concessionaria, e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo il rimborso d'ogni spesa da parte della concessionaria compresa una quota del 10 per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del 10 per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamento o modificazioni di interesse comune agli impianti in stazione di Lucca, resi necessari dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi e la concessionaria rimborserà, come sopra, l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune o sul riparto delle relative spese, decideranno come amichevoli compositori tre arbitri da nominarsi nel modo indicato all'art. 36.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno proprietà dello Stato, senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 33 per il materiale rotabile e d'esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della ditta concessionaria, le quali a giudizio di tre arbitri da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo.

In pagamento lo Stato corrisponderà alla ditta concessionaria una somma uguale al costo effettivo dell'opera *(c)* diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero *(m)* degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data della cessazione anticipata, e per denominatore il numero *(n)* di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario,

$$\left(c \left[1 - \frac{m}{n} \right] \text{ove } n \leqq 50 \right)$$

a tale uopo la Ditta concessionaria presenterà al visto dell'ufficio speciale delle ferrovie le liquidazioni dell'opere eseguite.

Le opere stabili costruite con l'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dagli arbitri dichiarate non più utili all'esercizio, potranno col consenso di entrambe le parti essere conservate, rimanendo così di proprietà del Governo senza alcun corrispettivo. In caso contrario la ditta concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione con la riduzione in pristino.

Art. 30.

Imposte e spese di sorveglianza.

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo.

La ditta concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro dalla data della presente convenzione la somma di lire 50 per chilometro di linea della Lucca-Bagni di Lucca in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 31.

Riscossioni delle tasse per conto dello Stato.

La ditta concessionaria dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, e effettuarne il pagamento a termini delle leggi stesse.

Gli introiti per gli aumenti di tasse, previsti dall'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101 e 4 della legge 9 giugno 1901, n. 229, saranno versati direttamente ogni trimestre all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il proprio servizio delle pensioni e dei sussidi.

La ditta concessionaria pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati salvo la rivalsa verso i medesimi.

Le somme ritenute dalla ditta concessionaria per tale titolo saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 27.

Art. 32.

Riconsegna della linea.

Alla cessazione del contratto per qualunque causa la ditta concessionaria consegnerà al Governo la linea e sue dipendenze in buono stato di manutenzione, ed in condizioni che se ne possa continuare regolarmente l'esercizio.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e del nuovo esercente in contraddittorio con quelli della ditta concessionaria; in base ad esse s'indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in stato di regolare manutenzione, determinandone le relative spese, le quali saranno addebitate alla ditta concessionaria, con facoltà al Governo di rivalersene sulle somme di cui fosse in debito verso la medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre arbitri, da nominarsi come è detto all'art. 36.

Art. 33.

Acquisto del materiale rotabile e delle provviste alla fine dell'esercizio.

Alla cessazione del contratto in ciascuno dei casi previsti all'articolo 5, lo Stato acquisterà dalla ditta concessionaria, a giusto prezzo di stima, il materiale rotabile e quello d'esercizio nonchè le provviste di sua proprietà, nei limiti richiesti per un regolare esercizio e purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione.

In contraddittorio fra i funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e della ditta concessionaria si procederà alle ricognizioni e constatazioni della consistenza e delle condizioni del detto materiale rotabile e delle provviste, e alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi, a tre arbitri da nominarsi, come è detto all'art. 36.

Art. 34.

Disposizioni transitorie.

Sarà in facoltà della ditta concessionaria di noleggiare dalle ferrovie dello Stato il materiale rotabile necessario per l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca, fino a quando non disporrà del proprio ma in ogni modo non oltre il 30 giugno 1912.

Le locomotive saranno del gruppo 805; la ditta concessionaria ne curerà a sue spese la manutenzione corrente a condizione che noni apporti alla medesime alcuna modificazione; le riparazioni saranno invece fatte a cura ed a spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che sostituirà senza maggior compenso il materiale riparando con altro adatto allo stesso servizio e possibilmente del gruppo indicato; il compenso pel noleggio è stabilito in lire 25 (venticinque) per giornata indivisibile per ciascuna locomotiva del gruppo 805.

Le carrozze ed i bagagliai dei tipi attualmente in servizio sulla linea ed i carri saranno dati a nolo sulla base dei prezzi seguenti

Lire 0.10 (centesimi dieci) per ora per i carri ed i bagagliai a 2 o a 3 assi.

Lire 0.15 (centesimi quindici) per ora per i carri ed i bagaglia a 4 assi.

Lire 0.20 (centesimi venti) per le carrozze a 2 ed a tre assi.

Lire 0.30 (centesimi trenta) per le carrozze a 4 assi di terza classe.

I veicoli tutti saranno considerati come circolanti temporaneamente sulla linea Lucca-Bagni di Lucca in servizio cumulativo alle condizioni che verranno stabilite nella convenzione relativa che la ditta concessionaria dovrà concordare con l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato a norma dell'ultimo caverso dell'art. 11, e con le avvertenze seguenti:

I veicoli vuoti che le F. S. forniranno alla stazione di Lucca dietro richiesta della concessionaria, dovranno considerarsi, agli effetti del nolo, come consegnati sei ore prima della loro effettiva consegna.

I carri delle F. S. caricati nella stazione di Lucca in destinazione della linea Lucca-Bagni di Lucca ed oltre saranno considerati come consegnati alla concessionaria 18 ore prima della loro partenza e quelli in arrivo dalla linea predetta e destinati allo scarico a Lucca saranno considerati come restituiti alle F. S. 18 ore dopo il loro arrivo.

Sarà inoltre in facoltà della ditta concessionaria di richiedere alle ferrovie dello Stato che all'atto dell'assunzione dell'esercizio sia lasciato in servizio, per conto, rischio e pericolo della concessionaria medesima, il personale addetto alle stazioni della Lucca-Bagni di Lucca e quello necessario al servizio dei treni.

La concessione temporanea di detto personale sarà fatta per un periodo non maggiore di sei mesi, a partire dalla data dell'assunzione dell'esercizio, durante il quale esso presterà l'opera sua alla dipendenza della ditta concessionaria. Questa rimborserà mensilmente all' Amministrazione delle ferrovie dello Stato l' ammontare degli stipendi, paghe e competenze accessorie del personale ceduto nonchè del relativo contributo dell' Amministrazione al fondo pensioni, il tutto aumentato del 10 per cento per spese generali d'amministrazione, quote di cassa pensioni, masse vestiario, ecc.

Per il personale che prestasse servizio promiscuo sulla Lucca-Bagni di Lucca o su altre linee della rete dello Stato, si prenderanno accordi circa la ripartizione della relativa spesa.

Art. 35.

Divieto di cessione.

La ditta concessionaria non potrà cedere l'esercizio da essa assunto senza autorizzazione del Governo.

Qualora per qualsiasi causa d'indole sostanziale, formale o legale la ditta concessionaria non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea, l'esercizio ritorna senza altro allo Stato.

Art. 36.

Risoluzioni delle vertenze.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d' indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che il concessionario non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno dalla parte che vi ha interesse sottoposte alla giurisdizione ordinaria del foro di Roma.

Però anche in questi casi le parti potranno d'accordo deferire le questioni sorte ad un collegio di arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciarsi come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro, il terzo sarà nominato d'accordo, e in difetto, dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 37.

Spese e tasse di contratto.

Il presente contratto e quello col quale la ditta concessionaria trasmettesse ad altri, previa approvazione del Governo, la cessione fattale, saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Detta tassa come pure tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, sono a carico della ditta concessionaria.

Art. 38.

Elezioni di domicilio.

La ditta concessionaria agli effetti del presente contratto elegge il suo domicilio presso la propria sede in Roma.

Art. 39.

Condizioni per la perfezione del contratto.

Il presente contratto non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con decreto Reale da convertirsi in legge.

Fatto a Roma quest'oggi, quattordici del mese di luglio dell'anno millenovecentoundici.

Il ministro del tesoro
Tedesco.

Il ministro dei lavori pubblici
Sacchi.

Ing. cav. Pier Lorenzo Parisi.

Luigi Cappelletti, teste.
Felice Novello, id.

Il primo segretario delegato ai contratti
Avv. Carlo Petrocchi.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici SACCHI.
Il ministro del tesoro TEDESCO

Allegato n. 8.

Schema di contratto per la cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò.

Art. 1.

Oggetto del contratto.

Il Governo cede alla Società anonima delle ferrovie salentine, sedente in Genova, l' esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, di proprietà dello Stato.

Art. 2.

Patto generale.

La Società concessionaria assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in vigore in materia di strade ferrate ed in base ai patti contenuti nel presente contratto. Essa dichiara, inoltre, fin d'ora, di riconoscersi obbligata all'osservanza di tutte le norme regolamentari e di tutte le disposizioni che saranno emanate, a senso di legge, dalle competenti autorità governative.

La Società concessionaria subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società medesima prima dell' assunzione dell' esercizio da parte sua.

Tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, verranno stipulati dalla concessionaria per un tempo eccedente il termine di scadenza del presente contratto, dovanno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

La Società concessionaria dovrà concordare con le ferrovie dello Stato i progetti delle nuove opere e modificazioni agli impianti esistenti, che si renderanno necessarie nelle stazioni comuni di Francavilla Fontana e Nardò Centrale, in dipendenza della cessione di cui è oggetto il presente contratto.

Tali progetti, che dovranno essere attuati prima dell' inizio dell' esercizio da parte della Società, saranno sottoposti all' approvazione tecnica preventiva del Ministero dei lavori pubblici, e la loro

esecuzione spetterà di diritto alle ferrovie dello Stato, cui la concessionaria dovrà rimborsare integralmente la relativa spesa, compresa una quota del 10 per cento per spese generali.

Solo in quanto si ritenesse opportuno di comprendere nei progetti opere di interesse comune, potrà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato essere tenuta ad un concorso adeguato nella spesa. Resta però inteso che sono da considerarsi di interesse esclusivo della concessionaria gli spostamenti che si rendessero necessari negli esistenti impianti per far luogo alle opere ritenute necessarie nell'interesse suo esclusivo.

Quale corrispettivo delle opere occorrenti nella stazione di Lecce in dipendenza della cessione di cui è oggetto il presente contratto e quale contributo ai lavori necessari per sanare le deficenze che già ora si verificano in quella stazione, la Società verserà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prima della cessione dell'esercizio la somma a corpo di lire 63,200 (sessantatremila duecento).

Col pagamento di questa somma l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà tenuta soltanto a quanto è necessario per mantenere il regolare disimpegno del servizio della linea ceduta, in relazione all'entità di traffico attuale, salvo a procedere, nel modo e nel tempo che riterrà migliori, all' esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione, ciò senza pregiudizio del pagamento del canone per l'uso degli impianti attuali (di cui all'art. 16 del presente contratto) e di quegli ulteriori ampliamenti che fossero richiesti da futuri aumenti di traffico sul tronco Lecce-Novoli.

In caso di disaccordo sulle opere di interesse comune e sul riparto della relativa spesa, sarà risoluta la controversia con la procedura arbitrale di cui all'art. 36 del presente contratto.

Art. 3.

Consegna della linea.

La Società concessionaria riceve in consegna la linea e la sua diramazione nelle attuali loro condizioni da essa riconosciute pienamente idonee al sicuro e regolare esercizio.

Lo stato di consistenza della linea e diramazione medesima si farà constare dal verbale redatto in contradittorio.

Art. 4.

Consegna degli approvvigionamenti e del materiale di esercizio.

A mezzo di apposita Commissione composta di due delegati nominati uno dal Governo ed uno dalla Società si procederà prima della entrata in vigore del presente contratto:

a) alla consegna e stima degli oggetti inventariati e dei materiali diversi; il cui importo complessivo sarà dalla concessionaria pagato al Governo entro tre mesi dalla data di presa di possesso degli oggetti e materiali stessi;

b) alla consegna delle materie di consumo, delle traverse e della parte metallica di armamento di scorta, il cui importo computato in base al prezzo di carico risultante all' atto della consegna ed aumentato della quota di spese generali verrà dalla Società versato al Governo entro tre mesi dalla presa di possesso.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita al collegio arbitrale nominato come all'art. 36.

Art. 5.

Durata della concessione.

Il presente contratto avrà principio dalla data che verrà stabilita d'accordo fra la Direzione generale delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria, entro il termine di un anno dalla promulgazione della legge colla quale verrà approvata la cessione dello esercizio, e terminerà, salvo i casi previsti all'alinea seguente ed agli articoli 8 e 35, l'11 luglio 1976, termine in cui scade la concessione della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Il contratto si intenderà senz'altro risoluto in caso di decadenza, riscatto o cessazione per qualunque titolo da parte della Società concessionaria, dalla sub-concessione dell'esercizio della linea suddetta Nardò-Tricase-Maglie, nè la Società medesima potrà mai pretendere per la risoluzione alcun compenso od indennizzo.

Art. 6.

Condizioni dell'esercizio.

L'esercizio è assunto dalla Società concessionaria a totali sue spese, rischio e pericolo.

Sono a carico della Società le spese tanto ordinarie quanto straordinarie per tutti i servizi dell'esercizio e dell'amministrazione, comprese quindi quelle di manutenzione della strada, dell'armamento, dei manufatti e dei fabbricati, e comprese pure quelle per prevenire e riparare danni, cagionati da casi di forza maggiore, alla linea, al materiale rotabile e di esercizio ed agli approvvigionamenti, nonchè quelle per riparare danni cagionati da vizi di costruzione.

Art. 7.

Manutenzione della linea.

La Società concessionaria si obbliga a conservare la linea in condizioni di regolare e perfetta manutenzione e di riconsegnarla in tali condizioni alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio con quelli della società concessionaria.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione. In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come è stabilito dall'art. 36.

Resta inteso che i detti arbitri giudicheranno avendo di mira non solamente la possibilità di un sicuro e regolare esercizio, ma anche e soprattutto la conservazione nel modo migliore e più completo possibile della consistenza della linea e sua diramazione, quale risulterà dai verbali di cui al precedente art. 3.

Art. 8.

Casi di rescissione del contratto.

Quando per tre volte di seguito mancasse l'accordo tra l' ufficio speciale delle ferrovie e la Società circa i lavori di manutenzione da eseguire, sicchè per altrettante volte si dovesse ricorrere alla procedura di cui agli ultimi due alinea del precedente articolo con succombenza della concessionaria, sarà in facoltà del Governo concedente di dichiarare rescisso il presente contratto con preavviso di sei mesi.

Del pari il contratto potrà essere rescisso dal Governo quando la concessionaria non ottemperasse a qualcuna delle clausole di cui all'articolo seguente circa la dotazione di materiale rotabile, e quando e condizioni di manutenzione del materiale stesso fossero tali da non consentire, a giudizio esclusivo dell'ufficio speciale delle ferrovie, un sicuro, regolare e soddisfacente servizio.

Il termine dopo il quale il Governo potrà esercitare la facoltà di rescissione è stabilito anche per questo caso in mesi sei decorribili dalla data del provvedimento con cui la concessionaria sarà stata diffidata a mettersi in regola.

Art. 9.

Materiale rotabile.

La Società eserciterà la linea con materiale rotabile di sua proprietà.

Il materiale rotabile dovrà essere costruito giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero, non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e con l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore, e dovrà essere conservato in condizioni di regolare manutenzione.

Alcune delle carrozze e dei bagagliai facenti parte di detto materiale dovranno essere costruiti in modo da potervi applicare facilmente dei divisori adatti a rendere segregato il posto da riservare al trasporto degli effetti postali nel caso in cui l'Amministrazione

delle poste intenda valersi della facoltà derivante dal 2° comma del successivo art. 23.

Il materiale rotabile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi a trasporti di truppe, la concessionaria dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Il materiale rotabile anzidetto dovrà essere di importo non inferiore a lire 12.000 per chilometro fino a che il prodotto lordo annuo della linea non abbia raggiunto le lire 10.000 per chilometro.

Quando il prodotto lordo superi le lire 10.000 per chilometro e fino alle lire 15.000 il materiale stesso sarà aumentato di altre lire 3000 per chilometro, e sarà aumentato di altre lire 3000 per chilometro quando il prodotto lordo ecceda le lire 15.000.

In ogni tempo però a giudizio del Governo e sentita la concessionaria, questa dovrà aumentare il materiale mobile in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni prevedibili del traffico, a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Art. 10.

Preferenza all'industria nazionale.

Il concessionario potrà ammettere ditte estere alla gara per la provvista del materiale mobile; ma dovrà limitare tale gara soltanto ad una metà della provvista occorrente per ciascuna categoria di detto materiale (locomotive, bagagliai, carrozze, carri) e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non superino la media dei prezzi migliori offerti dalle ditte estere, computata come in appresso e aumentata del 5 per cento della media stessa depurata dalle spese di dogana.

Il computo della media dei prezzi migliori sarà fatto prendendo la media delle offerte più basse che rappresentino la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide. Se queste fossero in numero dispari, la media sarà fatta sul numero stesso aumentato di uno; e se l'offerta estera fosse una sola, la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Qualora in detta prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale, alla stessa ditta aggiudicataria, o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, il concessionario sarà libero di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto ditte fabbricanti di materiali e non ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate, approvato con Regio decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

Gli atti concernenti tali gare dovranno essere preliminarmente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie, al quale dovranno presentarsi almeno un anno prima dell'epoca stabilita per la consegna del materiale suddetto.

La gara dovrà essere indetta in base ai tipi del materiale, già regolarmente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie.

Tali tipi, salvo i casi speciali debitamente riconosciuti dal Governo dovranno essere analoghi a quelli normali del materiale costruito dalle fabbriche nazionali, lasciandosi facoltà alle ditte, tanto nazionali che estere, di concorrere alla gara con tipi propri che sodisfino ugualmente al servizio richiesto.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione, alle quali dovrà assistere un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata al concessionario una multa del 10 per cento del valore del materiale, e ne sarà vietata la messa in esercizio.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo, quando risulti che l'industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 11.

Treni ed orari.

La Società concessionaria si obbliga ad esercitare la linea con almeno tre coppie di treni viaggiatori ordinari e secondo l'orario approvato dal Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie).

Le ore di partenza e di arrivo dei treni nelle stazioni di Lecce, Francavilla e Nardò, dovranno essere dalla concessionaria previamente concordate con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la concessionaria, su tutta o su parte della linea e sua diramazione, quegli aumenti nel numero delle corse che siano richiesti dallo sviluppo del traffico; analoga facoltà competerà alla concessionaria che dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero le relative proposte.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Art. 12.

Esercizio economico e tariffe.

La linea colla sua diramazione continuerà ad essere esercitata col regime economico limitato al servizio viaggiatori instauratovi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'atto dell'apertura della linea all'esercizio, in relazione all'impegno risultante dall'articolo 13-*bis* del capitolato annesso alla convenzione 21 dicembre 1903, in base alla quale fu fatta la concessione della linea e diramazione stessa alla Società italiana per le strade ferrate meridionali, convenzione approvata col Regio decreto 26 maggio 1904, n. 447.

La Società esercente si obbliga quindi ad osservare le norme generali per l'esercizio economico.

Per il trasporto dei viaggiatori in servizio locale saranno da applicarsi le tariffe approvate in via di esperimento con decreto Ministeriale 17 maggio 1907 (ed indicate nell'elenco allegato *A*) con gli aumenti che vi saranno introdotti in esecuzione della legge 13 aprile 1911, n. 310.

In servizio locale saranno pure applicabili, come ora, le tariffe per i biglietti di abbonamento che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Ai trasporti dei bagagli, dei giornali, delle merci, del bestiame, dei veicoli, ecc., pure in servizio locale, continueranno ad applicarsi le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, compresa la tassa erariale nella misura del 16 per cento per la grande velocità e del 3 per cento per la piccola velocità accelerata e per la piccola velocità ordinaria a sensi dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e compresi gli aumenti sui diritti fissi per i trasporti a piccola velocità ordinaria stabiliti con l'articolo 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Le stazioni intermedie di Novoli, Campi Salentino, Guagnano, Manduria, Copertino e Nardò città, e quelle altre che fossero stabilite in seguito, conserveranno anche le funzioni delle stazioni della rete dello Stato a servizio normale per i trasporti viaggiatori da e per oltre Francavilla e da e per oltre Lecce (verso Brindisi), applicando per l'intero percorso le tariffe che sono e saranno in vigore sulla rete di Stato.

La concessionaria è obbligata al servizio cumulativo con l'Ammi-

nistrazione delle ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni con questa corrispondenti.

Ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato e con le linee Brescia-Iseo e Lucca-Bagni di Lucca e con quelle altre che venissero pure in seguito cedute in esercizio a privati, dovranno applicarsi le condizioni e tariffe che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato col sistema del cumulo delle distanze, considerandosi a tale effetto la linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò come facente parte della rete ferroviaria esercitata dallo Stato.

La concessionaria non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette, nè accordare speciali facilitazioni, a chicchessia, nè modificare le suaccennate condizioni e norme dei trasporti. Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all'ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con treni ordinari, in occasioni di feste, fiere, mercati e simili.

La concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in eguale misura essa le accordi a chiunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia uguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

Di queste facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Ministero, il quale potrà sospenderle o revocarle, e dovrà pure notificarle al pubblico nel momento della loro stipulazione.

Art. 13.

Trasporti gratuiti.

La concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato delle ferrovie e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio, in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tenere valide le tessere di riconoscimento rilasciate dall'ufficio speciale delle ferrovie ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati ed i buoni per il trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dall'ufficio speciale medesimo.

Ai funzionari ed agenti dell'ufficio speciale delle ferrovie ed alle loro famiglie sarà fatto, per i viaggi sulla linea ceduta in esercizio lo stesso trattamento accordato dalla concessionaria ai propri funzionari ed agenti.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri dei due rami del Parlamento, il presidente, i presidenti di Sezione e componenti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti e i sottoprefetti: per questi ultimi il trasporto gratuito sarà concesso fino al capoluogo della Provincia.

Art. 14.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi (comprese le soprattasse a favore degli Istituti di previdenza del personale ex-tre grandi Reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101), le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato, con le variazioni volute dalla legge 13 aprile 1911, n. 310:

Concessione *A.* — Trasporti per conto della Real Casa.
Concessione *B.* — Trasporti per conto dello Stato.
Concessione *C.* — Impiegati dello Stato.
Concessione I. — Congressi, esposizioni e concorsi.
Concessione II. — Elettori politici.
Concessione III. — Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.
Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balneario.
Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.
Concessione VI. — Associazioni di carità.
Concessione VII. — Istituti di carità.
Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.
Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilate.
Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigranti rimpatriati.
Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.
Concessione XII. — Coloni in comitiva.
Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.
Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.
Concessione XV. — Club alpino italiano.
Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle R. Terme di Acqui.
Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.
Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.
Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (Regio esercito, Regia marina e Regie guardie di finanza) debbono essere applicate le tariffe, le norme, condizioni e modalità risultanti dal Regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno, approvato con decreto Reale 1° luglio 1911 e successive modificazioni, comprese le sovrattasse sopra indicate per gli istituti di previdenza.

Art. 15.

Riduzioni di tariffe in caso di pubbliche calamità.

In casi di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, il Governo potrà ordinare che i generi di prima necessità che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle Provincie, dei Comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative dal Governo stesso indicate, godano di una temporanea riduzione entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 16.

Esercizio delle stazioni comuni.

Le condizioni, i corrispettivi e le norme dell'uso e dell'esercizio delle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, dello scambio del materiale e del servizio cumulativo dei trasporti saranno concordate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria, a tenore dell'art. 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 17.

Tronchi e stazioni comuni con nuove linee.

La concessionaria è tenuta a consentire allo Stato od a Società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute od, in caso di dissenso, stabilite da tre arbitri, da nominarsi nel modo indicato nell'art. 36.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie siano di diverso scartamento, e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento e la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Sarà inoltre obbligo della concessionaria di effettuare il servizio cumulativo con le linee che faranno capo alle stazioni della sua linea, eseguire cioè senza rinnovamento di spedizione i trasporti delle cose dall'una all'altra linea, anche se ai trasporti siano applicabili la tariffa militare, o quelle stabilite dalle condizioni speciali di cui al seguente art. 19.

Questo servizio cumulativo avrà luogo nel maggior numero possibile di stazioni, eziandio pei viaggiatori, qualunque sia la tariffa loro applicabile.

La concessionaria dovrà perciò convenire con gli esercenti le altre linee i patti e le condizioni di tali servizi, e provvedere a proprie spese a tutti quegli altri impianti che siano necessari per congiungersi con le dette linee.

Allorchè l'accordo con gli altri esercenti non sia effettuato nel termine di sei mesi dal giorno della richiesta di uno di essi o del Governo, le condizioni pel servizio cumulativo verranno stabilite dal collegio arbitrale nominato come dall'art. 36 successivo.

Qualora per speciali circostanze, riconosciute dal Ministero, non sia possibile o conveniente stabilire servizi cumulativi, la concessionaria dovrà istituire servizi di corrispondenza.

Le convenzioni di servizio cumulativo o di corrispondenza debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie, per l'approvazione preventiva.

Art. 18.

Binari di diramazione e traversate.

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri, sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 19.

Contravvenzioni.

Qualora la concessionaria contravvenga ad alcune delle disposizioni degli articoli 11, 12, 13, 15 e 16 del presente contratto, incorrerà in una multa di lire 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'art. 277 della legge sui lavori pubblici ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 20.

Opere di difesa nazionale.

La concessionaria non potrà opporsi a che, durante l'esercizio, l'autorità militare eseguа con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale; ciò ben inteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

Art. 21.

Esercizio della linea in caso di guerra.

In caso di grandi trasporti di truppe per la preparazione della guerra e durante la guerra, il Governo avrà il diritto di prescrivere le norme di servizio tanto per i trasporti militari, quanto per quelli del pubblico.

Avrà pure diritto di rimuovere l'armamento, le linee telegrafiche od altro ed interrompere in qualunque modo la circolazione dei treni, e di assumere la direzione o fare direttamante l'esercizio, sia per i trasporti militari che per il pubblico.

Le spese occorrenti alla remozione delle rotaie od altro, alla interruzione o guasti della ferrovia, nonchè al ristabilimento della medesima, saranno sopportate dallo Stato.

Avverandosi, per fatto del Governo, la interruzione della linea e sua diramazione, o la sospensione del servizio in tutto od in parte, sarà tenuto apposito e distinto conto dei trasporti per il servizio pubblico e di quelli per il servizio militare, ed i prodotti, sotto deduzione delle spese, saranno mensilmente versati nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non avrà diritto ad altro compenso all'infuori di quello sopraindicato.

Art. 22.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

La concessionaria dovrà pure trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (ufficio speciale delle ferrovie) su apposito modulo la situazione dei prodotti di ogni decade.

Art. 2

Servizio postale.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561 sulle tramvie e ferrovie economiche.

Quando l'Amministrazione postale, per esigenze di servizio, crederà, a suo esclusivo giudizio, di adibire agenti propri per accompagnare gli effetti postali, la concessionaria sarà obbligata ad assegnare in uno dei veicoli di ciascun treno viaggiatori un posto adatto separato dal pubblico e dal personale di scorta del treno, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

La concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò e delle altre linee esercitate dalla concessionaria medesima, in servizio interno e cumulativo, impegnandosi di vigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 24.

Telegrammi di servizio, di Stato e dei privati.

La concessionaria non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua ferrovia e sarà perciò sottoposta alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, la concessionaria dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui le sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, la concessionaria riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuta a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui nell'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà alla concessionaria per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico della concessionaria ancorchè non sia autorizzata a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia e i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati nei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio in causa di accidenti ferroviari. Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un'altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non sono applicabili alle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, nelle quali la concessionaria non avrà ingerenza alcuna nel servizio telegrafico esclusivamente disimpegnato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 25.

Linee telegrafiche.

Il Governo si riserva il diritto sia di stabilire lungo la ferrovia nuove linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i fili di queste ai pali della linea esistente.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche dei fili per il servizio governativo saranno, ove altrimenti non venga stabilito da speciali accordi, curate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, cui la Società esercente corrisponderà, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro per il primo filo ed altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della concessionaria. Si intende escluso dal suddetto prezzo il cambio dei cordoni lungo le gallerie. Il prezzo di questi coi relativi arpioni nonchè le spese di mano d'opera, sarà pagato dalla concessionaria a piè di lista.

Nel caso anzidetto, gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato, compatibilmente col loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica ed all'autorità competente più vicina, i guasti sopravvenuti alle linee medesime.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la linea di cui si tratta.

Le linee telegrafiche che hanno soltanto fili destinati esclusivamente al servizio della strada ferrata, saranno sorvegliate e mantenute dalla Società concessionaria.

Art. 26.

Personale.

La Società concessionaria eserciterà la linea con personale da essa assunto.

Il personale dovrà essere reclutato fra cittadini italiani, salve le eccezioni, che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Il personale addetto al movimento e quello di macchina dovrà avere i requisiti prescritti dalle norme in vigore per le ferrovie dello Stato e dovrà essere a conoscenza dei regolamenti di esercizio vigenti sulla rete di Stato.

Per il personale non tecnico, assunto dalla concessionaria, dovranno impiegarsi nella misura di almeno un terzo militari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi ai quali potranno venire chiamati.

Anche per quanto riguarda il trattamento del personale, la Società dovrà uniformarsi alle disposizioni della legge 30 giugno 1906, n. 272 (articoli 21 e 22) e relativo regolamento.

La nomina del direttore dell'esercizio sarà sottoposta all'approvazione del Governo il quale potrà in ogni tempo chiederne la sostituzione.

Lo Stato si riserva ampia facoltà circa la conservazione in servizio ed il trattamento del personale che si troverà in funzione alla cessazione del presente contratto.

Art. 27.

Prodotti dell'esercizio.
Compartecipazione ai prodotti.

È inteso che il traffico di transito (cioè il traffico da una stazione comune per oltre una stazione comune e viceversa, e da oltre una stazione comune per oltre un'altra stazione comune) rimane di pertinenza assoluta delle ferrovie dello Stato, le quali a sensi dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429, instraderanno le spedizioni sul loro percorso esclusivo mantenendo la tassazione in base al percorso più breve determinato dalla linea Lecce-Francavilla e diramazione con il cumulo delle distanze.

Fermo ciò, la Società concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, salvo quanto verrà stabilito circa i prodotti relativi alle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale nella convenzione che la ditta stessa dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a norma del precedente art. 16.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi del trasporti dei viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiame ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

Per prodotti indiretti si intendono gli altri proventi accessori dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissioni dei telegrammi privati, taglio delle siepi, falciatura delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno attinenti, affitto di terreni e di locali, esercizio di caffè, di vendite, di banchi librari, pubblicità, canoni, pedaggio ed altro.

Non sono compresi fra di essi i corrispettivi assegnati alla concessionaria a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto di terzi.

Non danno luogo a prodotti i trasporti in servizio di materiali, oggetti di consumo ed operai, che abbiano luogo esclusivamente per l'esercizio e per la manutenzione della linea Lecce-Francavilla e diramazione.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio, lo Stato si riserva una compartecipazione ai prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizio, non tenuto conto dei proventi erariali, nella misura del 30 per cento della parte di prodotto lordo complessivo eccedente le lire 3,000 a chilometro, fermo restando il diritto di partecipazione agli utili netti, giusta il disposto dell'art. 285 della legge sui lavori pubblici. Agli effetti di questo diritto di partecipazione, a sensi del detto articolo 285, resta stabilito che fra le somme da dedursi dall'ammontare del prodotto lordo per ottenere il prodotto netto, non è compresa alcuna quota per estinzione del capitale di primo impianto della linea, e sarà compresa invece una quota annua del materiale rotabile e di esercizio nella misura del 2,50 per cento del costo del materiale stesso. Resta pure stabilito che l'interesse netto oltre il quale comincerà la partecipazione dello Stato, sarà limitato il 5 per cento del capitale impiegato per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio predetto.

La contabilità dell'esercizio della linea e diramazione di cui trattasi dovrà essere tenuta assolutamente separata da quella di ogni altra azienda gerita dalla concessionaria o da chi per essa, non escluse altre concessioni eventuali di ferrovie e tramvie.

D'accordo tra il Governo e la Società concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, ferme, in ogni caso, le facoltà spettanti allo Stato in base alle norme vigenti per il sindacato e la sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 28.

Tempo e modo del pagamento
della compartecipazione dello Stato.

L'ammontare delle quote di prodotto spettanti allo Stato sarà versato alla tesoreria che sarà indicata dal Governo, alla scadenza di ogni bimestre, nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente all'anno precedente.

Nel primo anno di esercizio privato i versamenti bimestrali saranno regolati in base al prodotto bimestrale medio verificatosi nell'ultimo anno solare di esercizio di Stato, salva liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

Le somme dovute a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno e 31 dicembre di ciascun anno saranno versate rispettivamente, nei mesi di settembre e maggio successivi. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva di cui all'articolo seguente.

Decorsi dieci giorni dalla data stabilita per il versamento, senza che ne sia effettuato l'intero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni mobili ed immobili della Società e sequestrarne

prodotti con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

La facoltà anzidetta si estende anche al caso, constatato da lodo arbitrale, od accertato da sentenza dell'autorità giudiziaria, di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla Società dal presente contratto.

Art. 29.

Fondi di riserva.

La Società concessionaria dovrà costituire i fondi di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento e per la rinnovazione del materiale rotabile. Pel materiale metallico d'armamento, il fondo verrà costituito mediante prelevamento annuo della quota di prodotto lordo dell'esercizio di spettanza sociale della somma di lire 120 (lire centoventi) per ogni chilometro di linea. Quando il prodotto lordo chilometrico ecceda le lire 6000, la somma, da prelevarsi dalla quota di spettanza sociale per lo scopo anzidetto, sarà elevata a lire 150 (lire centocinquanta) per chilometro e quando il prodotto lordo ecceda le lire 9000 a chilometro, il mezzo per cento dell'eccedenza sarà devoluto al fondo di riserva di cui trattasi; al quale sarà pure versato il ricavato dalla vendita del materiale di armamento usato, tolto d'opera e sostituito col nuovo.

Pel materiale mobile il fondo suddetto sarà costituito da una quota annua uguale al 2.50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno.

I fondi di riserva suddetti saranno amministrati dalla Società concessionaria che ne avrà la responsabilità.

Le somme di ragione di detti fondi per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato, o da esso garantiti; e la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi pei quali i fondi stessi sono stati costituiti.

Al fondo per il rinnovamento del materiale metallico di armamento verranno addebitate le spese per la rinnovazione della sola parte metallica dell'armamento di mano in mano che avranno luogo; il residuo attivo sarà tenuto in riserva.

Indipendentemente dalla costituzione di detto fondo, resta fermo anche per l'armamento, come per tutto quanto concerne la linea e sua diramazione, l'obbligo per la Società concessionaria di eseguirne la manutenzione col criterio di cui all'art. 7, di conservare cioè nel modo migliore e più completo possibile la consistenza patrimoniale.

In caso di insufficienza dei fondi suddetti, la concessionaria resta ugualmente obbligata all'esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza della concessione i fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato.

In caso di scadenza della concessione, passerà a titolo gratuito in proprietà dello Stato, soltanto il complessivo fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento, nonchè le scorte di materiali fuori d'opera, acquistati col fondo stesso.

Art. 30.

Spese in conto capitale.

Le spese per l'esecuzione di nuovi impianti o di aumenti o di miglioramenti agli impianti esistenti che la Società concessionaria ritenesse necessari per aumenti del traffico o il Governo credesse, per provate esigenze di servizio, di ordinare a sensi dell'ultimo comma dell'art. 266 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, saranno a carico della concessionaria. Saranno pure a suo carico le spese per aumento di materiale rotabile e di esercizio.

Le nuove opere stabili e le modificazioni alle opere esistenti dovranno sempre riportare la preventiva approvazione del Governo.

Verificandosi la necessità di eseguire nelle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale nuovi impianti e modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la concessionaria e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo rimborso di ogni spesa da parte della concessionaria, compresa una quota del 10 per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà pure l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del 10 per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamenti o modificazioni agli impianti delle tre stazioni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, resi necessari nell'interesse comune dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi, e la concessionaria rimborserà, come sopra, l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune, o sul riparto delle relative spese, decideranno inappellabilmente tre arbitri da nominarsi nel modo indicato dall'art. 36.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno di proprietà dello Stato, senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 34 per il materiale rotabile e di esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto, le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della Società concessionaria, le quali, a giudizio di tre arbitri da nominarsi come sopra, risultassero tutt'ora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo.

In pagamento lo Stato corrisponderà alla Società una somma uguale al costo effettivo dell'opera (*c*), diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero (*m*) degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data della cessazione anticipata; e per denominatore il numero (*n*) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario

$$\left(c\left[1-\frac{m}{n}\right]\right)$$

ove n è minore od uguale a 50.

A tale uopo la concessionaria presenterà al visto dell'ufficio speciale delle ferrovie le liquidazioni delle opere eseguite.

Le opere stabili costruite coll'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dagli arbitri dichiarate non più utili all'esercizio, potranno, col consenso di entrambe le parti, essere conservate, rimanendo così proprietà del Governo senza alcun corrispettivo.

In caso contrario, la Società concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione, con la riduzione in pristino.

Art. 31.

Imposte e spese di sorveglianza.

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo. La concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro dalla data della legge che approva la presente convenzione, la somma di lire 50 per chilometro di linea della Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 32.

Riscossione di tasse per conto dello Stato.

La Società concessionaria dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, ed effettuarne il pagamento a termini delle leggi stesse. Gli introiti per gli aumenti di tasse previsti dagli articoli 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e 4 della legge 9 giugno 1901, n. 220, saranno versati direttamente ogni trimestre all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il proprio servizio delle pensioni e dei sussidi. Parimente saranno da versarsi alla detta Amministrazione gli introiti per gli

aumenti dei diritti fissi sui trasporti a piccola velocità ordinaria di cui all'articolo 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310, e gl'introiti per gli aumenti di prezzo dei biglietti viaggiatori previsti dall'art. 14 della legge medesima.

La concessionaria pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati, salvo la rivalsa verso i medesimi.

Le somme, ritenute dalla concessionaria per tale titolo, saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 28.

Art. 33.

Riconsegna della linea e sua diramazione.

Alla cessazione del contratto, per qualunque causa, la Società concessionaria consegnerà al Governo la linea e la sua diramazione con le rispettive dipendenze in istato di regolare manutenzione, tenuto conto del criterio di massima stabilito dall'art. 7 (alinea 4°) del presente contratto.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio con quelli della concessionaria, in base ad esse si indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in istato di regolare manutenzione determinandone le relative spese le quali saranno addebitate alla concessionaria con facoltà al Governo di rivalersene, sia sulle somme di cui fosse in debito verso la Società, sia sui beni della medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 34.

Acquisto del materiale rotabile e di esercizio e delle provviste alla cessazione del contratto.

Alla cessazione del contratto in ciascuno dei casi previsti all'articolo 5 e nei primi due contemplati dall'art. 8, lo Stato acquisterà dalla Società concessionaria, a giusto prezzo di stima, il materiale rotabile e quello di esercizio, nonchè le provviste di sua proprietà nei limiti richiesti per un regolare esercizio e purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione.

Nel terzo dei casi di cui al succitato art. 8, cioè quando la rescissione del contratto avvenga per cattiva manutenzione del materiale rotabile, sarà in facoltà del Governo di non acquistare il materiale rotabile stesso.

In contraddittorio fra i funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e della concessionaria si procederà (fermo il disposto del precedente alinea) alle ricognizioni e constatazioni della consistenza e delle condizioni del materiale rotabile, di quello di esercizio e delle provviste, nonchè alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi a tre arbitri da nominarsi come è detto all'art. 36.

Art. 35.

Divieto di cessione.

La Società concessionaria non potrà cedere l'esercizio da essa assunto senza autorizzazione del Governo.

Qualora, per qualsiasi causa di indole sostanziale, formale o legale, la concessionaria non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea e diramazione relativa, l'esercizio stesso ritornerà senz'altro allo Stato.

Art. 36.

Risoluzione delle controversie.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che la concessionaria non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite, giusta gli articoli 12 del Codice di procedura civile e 349 della legge sui lavori pubblici, ad un collegio di tre arbitri. Ciascuna delle due parti nominerà uno di tali arbitri ed il terzo sarà scelto dal presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio medesimo.

La presidenza del collegio spetterà a quest'ultimo membro.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto. La loro sentenza non sarà suscettibile nè di appello nè di ricorso per Cassazione.

Art. 37.

Spese e tasse di contratto.

Sono a carico della Società concessionaria tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, il quale sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per le opere in conto aumento patrimoniale, di cui al precedente articolo 30, saranno pure soggetti alla tassa fissa di lire una per ogni proprietario.

Art. 38.

Disposizioni transitorie.

Sarà in facoltà della Società concessionaria il noleggiare dalle ferrovie dello Stato per un periodo di tempo non eccedente sei mesi il materiale rotabile necessario per l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione non eccedendo il numero di sette locomotive, di venti carrozze e di cinque bagagliai.

Le locomotive saranno del gruppo 183 F. S.; la ditta concessionaria ne curerà a sue spese la manutenzione corrente a condizione che non apporti alle medesime alcuna modificazione; le riparazioni importanti saranno invece fatte a cura ed a spese delle ferrovie dello Stato, che sostituirà senza maggior compenso il materiale riparando con altro adatto allo stesso servizio e possibilmente del gruppo indicato; il compenso pel noleggio è stabilito in lire 37 (trentasette) per giornata indivisibile.

Le carrozze ed i bagagliai saranno scelti fra i tipi attualmente in servizio sulle dette linee e saranno consegnati alla concessionaria in condizioni di soddisfacente manutenzione da accertarsi in contraddittorio fra le due Amministrazioni mediante regolare verbale di consegna e verranno a spese della concessionaria contrassegnati colla propria sigla da aggiungersi all'altra F. S., la quale sarà provvisoriamente barrata con una linea.

A noleggio ultimato la concessionaria dovrà restituire i veicoli noleggiati in istato analogo di manutenzione e colle stesse formalità.

Dovrà inoltre rispondere delle avarie ed ammanchi riscontrati all'atto della riconsegna.

Se qualcuno dei veicoli noleggiati andasse distrutto accidentalmente la concessionaria dovrà tosto informarne le F. S. per ottenere la cessazione del nolo. Il nolo del veicolo distrutto ad ogni modo cesserà dal momento in cui le F. S. riceveranno la comunicazione suddetta.

La concessionaria sarà tenuta inoltre ad indennizzare le F. S. secondo le norme stabilite dal paragrafo 28 del regolamento per l'uso reciproco del materiale rotabile in servizio tra le ferrovie italiane, germaniche, austriache, svizzere, ecc.

Pel noleggio dei suddetti veicoli la concessionaria corrisponderà alle F. S. il nolo di:

lire 4.80 per carrozza a 2 o 3 assi;
lire 7.20 per carrozza a 4 assi;
lire 2.40 per bagagliaio a 2 o 3 assi;

e per giornata indivisibile.

Il nolo decorrerà ininterrottamente dalla consegna alla riconsegna, e sarà applicato anche ai periodi di giacenza per riparazione nelle officine o squadre di rialzo.

La concessionaria provvederà inoltre a proprie spese a tutte le riparazioni occorrenti ai veicoli noleggiati, impegnandosi a non apportare agli stessi alcuna modificazione nel tipo.

In caso diverso prima della riconsegna del materiale stesso dovrà provvedere in proprio alla riduzione in pristino dei veicoli riparati.

Pei carri da merce la concessionaria dovrà corrispondere alle F. S. il nolo stabilito dalla convenzione di servizio cumulativo modificato al riguardo del computo del nolo come segue:

I carri delle F. S. caricati nelle stazioni comuni in destinazione delle linee della concessionaria saranno considerati come consegnati alla stessa 18 ore prima della loro partenza, e quelli in arrivo dalle linee predette e destinati allo scarico nelle dette stazioni comuni saranno considerati restituiti alle F. S. 18 ore dopo il loro arrivo.

I carri vuotati che le F. S. consegneranno nelle stazioni comuni dietro richiesta della concessionaria dovranno considerarsi agli effetti del nolo consegnati alla stessa 8 ore prima della loro consegna.

I conti di nolo pei carri dovranno essere compilati mensilmente a cura della concessionaria, e trasmessi all'ufficio circolazione veicoli delle F. S. (sezione noli) entro i primi dieci giorni del secondo mese da quello cui si riferiscono, e verranno liquidati a norma del disposto della convenzione di servizio cumulativo.

Sarà inoltre in facoltà della concessionaria di richiedere il noleggio pure pel periodo massimo di sei mesi di copertoni, stanti, catene e scaldapiedi alle seguenti condizioni:

lire 0.50 per giornata indivisibile e per ogni copertone;

lire 0.25 per giornata indivisibile e per ogni coppia di stanti o di catene;

lire 0.10 per giornata indivisibile per ogni scaldapiede.

Pei copertoni ed attrezzi F. S. che passassero sulle linee della concessionaria in servizio cumulativo varranno la norme stabilite dalla relativa convenzione.

Art. 39.

Elezione di domicilio.

Agli effetti del presente contratto la Società concessionaria elegge il suo domicilio in Roma presso la sua rappresentanza sociale in via Fontanella di Borghese, n. 60.

Art. 40.

Condizioni per la perfezione del contratto.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata con decreto Reale registrato alla Corte dei conti.

Fatto in Roma, addì

Il ministro dei lavori pubblici.
Il ministro del tesoro.
Il rappresentante della Società concessionaria.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dei lavori pubblici SACCHI. *Il ministro del tesoro* TEDESCO.

Sub-allegato all'allegato n. 8.

Tariffa per viaggi di corsa semplice con treni accelerati, omnibus o misti sulla linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò.

Km.	Prezzo del biglietto		Km.	Prezzo del biglietto	
	1ª classe	3ª classe		1ª classe	3ª classe
fino			fino		
			21	1.10	0.60
4	0.20	0.10	22	1.15	0.60
5	0.25	0.10	23	1.25	0.65
6	0.30	0.15	24	1.30	0.65
7	0.35	0.15	25	1.35	0.70
8	0.40	0.20	26	1.40	0.75
9	0.45	0.20	27	1.45	0.75
			28	1.55	0.80
10	0.50	0.25	29	1.60	0.80
			30	1.65	0.85
11	0.55	0.30	31	1.70	0.90
12	0.60	0.30	32	1.75	0.90
13	0.65	0.35	33	1.85	0.95
14	0.70	0.35	34	1.90	1. »
15	0.75	0.40	35	1.95	1. »
16	0.85	0.45	36	2. »	1.05
17	0.90	0.45	37	2.05	1.10
18	0.95	0.50	38	2.15	1.15
19	1. »	0.50	39	2.20	1.15
20	1.05	0.55	40	2.25	1.20

Km.	Prezzo del biglietto		Km.	Prezzo del biglietto	
	1ª classe	3ª classe		1ª classe	3ª classe
fino			fino		
41	2.30	1.25	61	3.50	1.95
42	2.35	1.25	62	3.55	1.95
43	2.45	1.30	63	3.65	2. »
44	2.50	1.35	64	3.70	2.05
45	2.55	1.35	65	3.75	2.05
46	2.60	1.40	66	3.80	2.10
47	2.65	1.45	67	3.85	2.15
48	2.75	1.50	68	3.95	2.20
49	2.80	1.50	69	4. »	2.20
50	2.85	1.55	70	4.05	2.25
51	2.90	1.60	71	4.10	2.30
52	2.95	1.60	72	4.15	2.30
53	3.05	1.65	73	4.25	2.35
54	3.10	1.70	74	4.30	2.40
55	3.15	1.70	75	4.35	2.40
56	3.20	1.75	76	4.40	2.45
57	3.25	1.80	77	4.45	2.50
58	3.35	1.85	78	4.55	2.55
59	3.40	1.85	79	4.60	2.55
60	3.45	1.90	80	4.65	2.60

Avvertenza. — I prezzi della presente tariffa comprendono: l'imposta del 2,50 0[0 e la tassa di bollo dell'uno e mezzo per cento prevista dalla legge n. 220 del 9 giugno 1901.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.
Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il numero 769 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È autorizzata la spesa straordinaria di L. 600.000 per l'esecuzione di alcune opere di sistemazione dei Canali demaniali d'irrigazione (Canali Cavour).

Con decreto del ministro del tesoro la detta somma sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1911-912.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 6 luglio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — TEDESCO.

Visto, *Il guardasigilli:* FINOCCHIARO-APRILE.

La raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene in sunto i seguenti Regi decreti:

N. 770

Regio Decreto 13 giugno 1912, col quale, sulla proposta del ministro dell'interno, di concerto col ministro di agricoltura, industria e commercio, il Monte frumentario di Strongoli (Catanzaro), viene trasformato in Cassa di prestanze agrarie, che viene concentrata nella Congregazione di carità del luogo, e ne è approvato lo statuto organico.

N. 773

Regio Decreto 30 giugno 1912, col quale, sulla proposta del ministro delle finanze, è data facoltà al comune di Gravina di Puglia di applicare nell'anno 1911 la tassa di famiglia in base alla deliberazione consiliare 19 dicembre 1910 e nei limiti stabiliti dalla tariffa alligata alla deliberazione medesima.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

(*Omissis*).

Determina quanto segue:

Art. 1.

Il prof. Meroni Ettore è esonerato dall'ufficio di esaminatore della lingua tedesca presso la Commissione predetta.

Art. 2.

Il comm. Voltattorni Gabriele, inviato straordinario e ministro plenipotenziario di 2ª classe, è nominato esaminatore di lingua tedesca in sostituzione del prof. Meroni.

Roma, 18 luglio 1912.

DI SAN GIULIANO.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Divieto d'esportazione.

Essendosi accertata la presenza della fillossera nel comune di Ferrandina, in provincia di Potenza, è stato, con decreto del 19 luglio 1912, esteso a detto Comune il divieto di esportazione di talune materie indicate nelle lettere *a*, *b*, *c*, del testo unico delle leggi antifillosseriche.

MINISTERO DEL TESORO

Pensioni liquidate dalla Corte dei conti.

Adunanza del 15 maggio 1912:

Cicambelli Carlo, delegato di P. S., L. 1823.
Giammarchi Sebastiano, ricevitore del registro, L. 2970.
Pesci Maddalena, ved. Leoni, L. 1004,20, di cui:
a carico dello Stato, L. 904,24;
a carico del comune di Casalmaggiore, L. 99,96.
Pelagi Enrico Ettore, archivista, L. 2573.
Di Pompeo Federico, maggiore, L. 3901.
Bari Pietro, appuntato finanze, L. 260,06.
Borghi Margherita, operaia tabacchi, L. 469,02.
Dainesi Concetta, operaia tabacchi (indennità), L. 502,80, di cui:
a carico dello Stato, L. 329,16;
a carico Cassa previdenza, L. 173,64.
Luppi Giovanni, famiglio della scuola militare, L. 240.
Silvestrini Santo, operaio tabacchi, L. 666,30.
Doria Eugenia, ved. Dollero, L. 591.
La Marra Pietro, brigadiere RR. CC., L. 788,63.
Laurito M. Teresa, ved. Mattanò, L. 480.
Sicignano Onofrio, operaio artiglieria, L. 975.
Giarè Adalgisa, ved. Nardoni (indennità), L. 958.
Bilotti Carlotta, ved. Dogliotti, L. 163,83.
Cangiano M. Stella, ved. Modica, L. 505,66.
Ferrari Stefano, brigadiere postale, L. 1266.
Guidotti Ezio, brigadiere finanze, L. 486,17.
Nicolini Francesco, famiglio della scuola militare, L. 540.
Saoner Elisabetta, operaia tabacchi, L. 500,68.
Bruni Vitaliano Ciro, archivista, L. 1786.
Cesarini Luigia, ved. Priolo, L. 322.
Oberti Ernesto, aiuto contabile di marina, L. 1848.
Barletta Nicolò, colonnello, L. 6356.
Lalatta Costerbosa Aurelio, 1° segretario, L. 3744.
Arrigoni Maria, ved. Biressi, L. 1475,66.
Grazioli Maria, orf. di Lorenzo, maresciallo RR. CC., L. 374,26.
Zacchello Rosa, operaia tabacchi, L. 402,41.
Masi Elvira, ved. Pezzolato, L. 1390,33.
Trombetti Agostino, capitano, L. 2386.
Tranchina Vincenzo, ufficiale di agenzia, L. 2112.
Allardi Agnese, ved. Ricolfi, L. 778,33.
Fiore Romualdo, 2° capo cannoniere, L. 1056.
De Fanto Maria, ved. Zecchini, L. 220.
Gozo Angela, ved. Russo, L. 968.
Gargiulo M.ª Gabriela, ved. Monaco, L. 100.
Comola Giulio, capitano, L. 2520.
Ceriello Libera, operaia marina, L. 495.
Azara Antonino, guardia carceraria, L. 696.
Spanto Vincenzo, appuntato finanza, L. 260,06.
Gradara Vittoria, orf. di Silvio, operaio marina, L. 198,33.
Amorello Pietro, 1° segretario, L. 3840.
Villoresi Angiola, operaia tabacchi, L. 618,93.
Pallavicino Gian Carlo, colonnello, L. 5200.

Degli Espositi Manne Maria, capo guardia carceraria, L. 1600.
Psotti Maria, ved. Gallo, L. 1173,33.
Paradisi Mª Stella, ved. De Marino, L. 2666,66.
Roffi Emma, ved Caretta, L. 1846,66.
Ricci Clemente, capo laboratorio tabacchi, L. 1749.
Cordonati Vincenzo, capitano, L. 3535.
De Marco Federico, id., L. 3535.
Nicola Camillo, id., L. 3535.
Ribini Antonio Francesco, operaio tabacchi, L. 1212,98.
Metti Giuseppa, ved. Nesi, L. 507,60.
Fabbri Filomena, operaia tabacchi, L. 435,35.
Cordiglia Maria, ved. Ricagno, L. 750.
Cambaroto o Cammaroto Candelora, ved. Panebianco, L. 162.
Conedera Mª Catterina, ved. Conedera, L. 100,12.
Carnevalini Giulia, ved. Campana, L. 168.
Nobili Beatrice, operaia tabacchi, L. 720,28.
Antognella Giov. Batta, maresciallo guardie città, L. 1760.
Missana Valentino, guardia città, L. 1120.
Gioffredi Agenori, capitano, L. 3901.
Falzoni Angelo, 1° segretario (indennità), L. 7027.
Bruzzi Giovanni, operaio tabacchi (indennità), L. 1428,90 di cui:
a carico dello Stato, L. 714,93;
a carico Cassa previdenza, L. 713,97.
Bartoli Mª Rosa, ved. Morara, L. 398,20.
Fontanini Giacomo, ingegnere catasto (indennità), L. 5500.
Consiglio Carolina, ved. Milone, L. 1390.
Pinelli Aroldo, capitano, L. 3657.
Maione Lucia, ved. Valentini, L. 330.
Lucchesi Faustina, ved. Agostini, L. 756.
Majneri Giuseppe, consigliere di Corte d'appello, L. 4530.
Marsiglio, orfani di Giuseppe, capitano, L. 340.
Michelotti Margherita, ved. Casabella, L. 1124,33.
Milazzo Rosa, ved. Caponnetto, L. 206,66.
Paletta Maria, ved. Gagliardi, L. 539,66, di cui:
a carico dello Stato, L. 494,09;
a carico delle ferrovie dello Stato, L. 45,57.
Pallais Teresa, ved. Beata, L. 733,33.
Vitelli Giuseppa, ved. Solinas Cossu, L. 2559,66.
Travaini Aleardo, capitano, L. 3535.
Dragoni Francesco, brigadiere postale, L. 1010.
Corrias Pietro, consigliere di Corte d'appello, L. 6186.
Bellato Regina, ved. Sganzerla, L. 135.
Canonico Luigi, delegato di P. S., L. 2821.
Comellini Erminia, operaia tabacchi, L. 636,91.
Di Gilio Cesare e C.ti, orfani di Andrea, delegato di P. S., L. 487,33.
Zunini Emilio, tenente colonnello, L. 4392.
Loro Angelo, capitano, L. 3126.
Giana Edoardo, id., L. 3181.
Massoleni Caterina, ved. Benedetti, L. 857.
Rocco Angela Mª, ved. Papale, L. 190,66.
Filipponi Angela, ved. Bono, L. 170.
Pesce Raffaela, operaia tabacchi, L. 632,03.
Bardi Mª Beata, ved. Galletti, L. 333.33.
Bonanni-Calone Teresa, ved. Ciccone, L. 704.
Francischelli Mª Elena, ved. Menni, L. 806,66.
Crisafulli Maria, ved. Filippino, L. 441,33.
Baldini Battista, famiglio scuola militare, L. 240.
Ossola Gio. Batta, inserviente catasto (indennità), L. 1666.
Catardi Bartolomeo, fanalista, L. 681.
Petricciuolo Annunziata, ved. Carota, L. 326.
Matarese Giacomo, 1° ufficiale postale, L. 2402.
Pisano Lucia, ved. Tronci, L. 402.22, di cui:
a carico dello Stato, L. 355.55;
a carico del comune di Firenze, L. 46.67.
Gneme Giacinto, capo d'istituto effettivo, L. 4972.
Franchi Adelaide, ved. Redaelli, L. 2134 66
Tambaro Giovanni, capitano, L. 2571.
Nero Luigi, operaio marina, L. 742.50.
Bonucci Ernesto, colonnello, L. 6351.
Impallari Lodovico, maggiore, L. 4057.
Mirisola Giuseppe, capitano, L. 3197.
Davico Ignazio, maresciallo guardie città, L. 1600.
Frigieri Giuseppe, guardia città, L. 1120.
Adinolfi Chiara, ved. Raucci (indennità), L. 1408.
Sant'Andrea Virginia, ved. Viganò, L. 414,90.
Ingrassia Anna, operaia tabacchi, L. 472,87.
De Pardo Giuseppina, ved. Di Pietro, L. 304.
Chiocca Gelsomina, operaia tabacchi, L. 788,10, di cui:
a carico dello Stato, L. 400.62;
a carico della Cassa previdenza, L. 387,48.
Tripodi, orfani di Brigandi Rosa, maestra elementare, L. 610,66.
Taussi Francesco, padre di Angelo, guardia finanza, L. 416,10.
Enrico Ernesta, ved. Rambaudi, L. 366,17.
Campill M. Margherita, ved. Garelli, L. 2240.
Raselli Giuseppina, ved. Della Ricca, L. 201,40.
Cuomo M.ª Carmela, ved. Luise, L. 450.
Gattrugeni Maria, ved. Camarda, L. 343,50.
Torracca Giuseppa, ved. Raspini, L. 202,50.
Gallo Mariangela, ved. Amantea, L. 507.
Peyla Giuseppe, soldato, L. 300.
Bussolino Giovanni, soldato, L. 540.
Argurio, orfane di Antonio, operaio guerra, L. 450.
Galletti Virgilio, maresciallo, L. 1215,57.
Marzilli Angelo, soldato, L. 300.
Faulisi Salvatore, soldato, L. 300.
Comazzi Michele, caporale, L. 360.
Casadio Giulio, soldato, L. 300.
Batacchi Fedora, ved. Margery, L. 1720.
Micali, orfani di Vincenzo, L. 885,50.

MINISTERO DELLA GUERRA

Disposizioni nel personale dipendente:

UFFICIALI IN CONGEDO.

Corpo veterinario militare.

Con R. decreto del 9 giugno 1912:

Leto Edoardo, sottotenente fanteria, dispensato da ogni servizio militare per infermità non dipendenti da cause di servizio.
Crescenzi Leonino, sottotenente commissario, cessa di appartenere al ruolo degli ufficiali di complemento per ragione di età.
Barbieri Armando, tenente commissario, id id id. id ed inscritto con lo stesso grado e con la stessa anzianità nella riserva, a sua domanda.

I seguenti ufficiali commissari cessano di appartenere al ruolo degli ufficiali di complemento per ragione di età e sono iscritti con lo stesso grado e con la stessa anzianità, nella milizia territoriale, a loro domanda:

Tesi Giberto, tenente commissario — Magnini Pietro, id. id. — Tonini Silvio, id. id. — Tommasi Augusto, sottotenente commissario — Rizzi Pietro, id. id.

Con R. decreto del 20 giugno 1912:

Corona Fernando, allievo del 3° anno di corso dell'Accademia militare, nominato sottotenente di complemento, arma di fanteria.

Con R. decreto del 30 maggio 1912:

I seguenti militari in congedo, ascritti alla milizia territoriale, sono nominati sottotenenti nella milizia stessa, arma di fanteria:

Curzi Giovanni Battista — Ranzo Augusto.

(Continua).

MINISTERO DEL TESORO - SITUAZIONE al 30 giugno 1912

amministrati dalla Direzione Generale del Debito

Numero d'ordine	INDICAZIONE DEI DEBITI		EPOCA in cui verrà a compiersi l'estinzione di ciascun debito	Consistenza dei debiti in rendita
	PARTE I. - Debiti amministrati dalla Direzione Generale del Debito Pubblico			
	Gran Libro del Debito Pubblico.			
	Consolidati.			
1	Consolidato 3.50 per % netto (ex 3.75 % netto)	(*)	—	303,744,543 80
2	Consolidato 3 per %	(*)	—	4,803,178 97
3	Consolidato 3.50 per % netto (Cat. *A* - Creazione 1902)	(*)	—	33,004,427 93
4	Antiche rendite consolidate nominative 4.50 % netto conservate esclusivamente a favore delle pubbliche istituzioni di beneficenza		—	32,474,255 65
				374,026,406 35
	Debiti redimibili.			
5	Obbligazioni 3.50 % netto create con la legge 24 dicembre 1908, n. 731 (Categoria 1ª	(*)	1960	5,210,100 —
6	Id. 3 % id. 15 maggio 1910, n. 228 (Categorie 1ª e 2ª	(*)	1960	10,500,000 —
				15,710,100 —
	Rendita in nome della Santa Sede.			
7	Rendita perpetua ed inalienabile creata con legge 13 maggio 1871, n. 214		—	3,225,000 —
	Rendite da trascrivere nel Gran Libro.			
8	Al Consolidato 3.50 per % netto - (ex-3.75 per % netto) - Legge 29 giugno 1871, n. 339 (Antichi debiti 5 %)		—	56,276 65
	Debiti redimibili e perpetui inclusi separatamente nel Gran Libro.			
	Debiti redimibili.			
9	*Toscana* 5 per % - 10 febbraio 1861 (Ferrovia maremmana)	(*)	1959	1,938,075 —
10	*Roma* 5 » % - 11 aprile 1866 (Blount)	(*)	1940	1,503,818 75
11	*Regno d'Italia* 5 » % - Obbligazioni dell'Asse Ecclesiastico - Emissione 1870 - 2ª categoria		1911	211,310 —
12	*Regno d'Italia* 5 » % - Obbligazioni della ferrovia di Novara		1917	65,792 —
13	*Regno d'Italia* 5 » % - Obbligazioni della ferrovia di Cuneo 1ª emissione		1916	50,720 —
14	*Regno d'Italia* 3 » % - Obbligazioni della ferrovia di Cuneo 2ª emissione		1948	172,815 —
15	*Regno d'Italia* 3 » % - Obbligazioni della ferrovia Vittorio Emanuele	(*)	1961	3,312,975 —
				7,305,505 75
	Debiti perpetui.			
16	Debito feudale 3 % del 3 ottobre 1825 (Modena)		—	13,963 37

(4° trimestre dell'esercizio 1911-1912) dei debiti pubblici dello Stato.

Pubblico e dalla Direzione Generale del Tesoro.

al 30 giugno 1911	Variazioni avvenute dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912				Consistenza dei debiti al 30 giugno 1912		Numero d'ordine
	Aumenti		Diminuzioni				
in capitale	nella rendita	nel capitale	nella rendita	nel capitale	in rendita	in capitale	
8,099,854,501 33	(1) 12,280 64	(1) 350,875 24	(2) 20,308,488 76	(2) 1,681,500 —	283,448,335 68	8,098,523,876 57	1
160,105,965 67	—	—	(3) 33 —	(3) 1,100 —	4,80[illegible],145 97	160,104,865 67	2
942,983,655 14	(4) 8,253 76	(4) 235,821 72	(5) 395 50	(5) 11,300 —	33,012,286 19	943,208,176 86	3
721,650,125 56	(6) 5,178 34	(6) 115,074 22	(7) 25,840 —	(7) 574,222 23	32,453,593 99	721,190,977 55	4
9,924,594,247 70	25,712 74	701,771 18	20,334,757 26	2,268,122 23	(8) 353,717,361 83	9,923,027,896 65	
148,860,000 —	—	—	(9) 41,300 —	(9) 1,180,000 —	(10) 5,168,800 —	(10) 147,680,000 —	5
350,000,000 —	—	—	(9) 92,400 —	(9) 3,080,000 —	(11) 10,407,600 —	(11) 346,920,000 —	6
498,860,000 —	—	—	133,700 —	4,260,000 —	15,576,400 —	494,600,000 —	
64,500,000 —	—	—	—	—	3,225,000 —	64,500,000 —	7
1,500,710 67	—	—	(12) 56,276 65	(12) 1,500,710 67	—	—	8
39,761,500 —	—	—	(13) 10,100 —	(13) 202,000 —	1,977,975 —	39,559,500 —	9
30,076,375 —	—	—	(13) 13,950 —	(13) 279,000 —	1,489,868 75	29,797,375 —	10
4,226,200 —	—	—	(13) 211,310 —	(13) 4,226,200 —	—	—	11
1,315,840 —	—	—	(13) 8,064 —	(13) 161,280 —	57,728 —	1,154,560 —	12
1,014,400 —	—	—	(13) 8,240 —	(13) 164,800 —	(14) 42,480 —	(14) 849,600 —	13
5,760,500 —	—	—	(13) 2,550 —	(13) 85,000 —	(14) 170,265 —	(14) 5,675,500 —	14
110,432,500 —	—	—	(13) 27,060 —	(13) 902,000 —	(15) 3,285,915 —	(15) 109,530,500 —	15
192,587,315 —	—	—	281,274 —	6,020,280 —	7,024,231 75	186,567,035 —	
465,445 70	—	—	—	—	13,963 37	465,445 70	16

Numero d'ordine	INDICAZIONE DEI DEBITI	EPOCA in cui verrà a compiersi l'estinzione di ciascun debito	Consistenza dei debiti in rendita
	Debiti redimibili e perpetui non inclusi nel Gran Libro		
	Debiti redimibili.		
17	Obbligazioni 3 per % della ferrovia Torino-Savona-Acqui	(*) 1964	210,690 —
18	Id. 6 » % dei Canali Cavour	(*) 1915 (**)	843,840 —
19	Id. 5 » % della ferrovia Udine-Pontebba	1970 (**)	1,122,000 —
20	Titoli della Società della ferrovia del Monferrato: Azioni privilegiate della ferrovia Cavallermaggiore-Bra	1964 (**)	18,550 —
21	Titoli della Società della ferrovia del Monferrato: Obbligazioni 3 % della ferrovia Cavallermaggiore-Alesssandria	(*) 1956 (**)	284,430 —
22	Titoli della Società della ferrovia del Monferrato: Azioni comuni della ferrovia Bra-Cantalupo-Castagnole-Mortara	1961 (***)	—
23	Obbligazioni della Società delle ferrovie romane: 3 per % delle ferrovie livornesi (serie A - B - C - D¹ - D²)	(*) 1953 (**)	3,804,285 —
24	Obbligazioni della Società delle ferrovie romane: 3 » % della ferrovia Lucca-Pistoia (creazioni 1856 - 1858 - 1860)	(*) 1954 (**)	368,940 60
25	Obbligazioni della Società delle ferrovie romane: 5 » % della ferrovia centrale toscana (serie A - B - C)	(*) 1934 (**)	1,805,775 —
26	Obbligazioni della Società delle ferrovie romane: 3 » % delle ferrovie romane (Obbligazioni comuni)	1954 (**)	755,805 —
27	Obbligazioni ferroviarie 3 per % per le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (serie A - B - C - D - E per ciascuna rete)	(*) 1985 (**)	26,981,700 —
28	Obbligazioni 5 per % per i lavori di sistemazione del Tevere (emissioni 1883 - 1884 - 1885 della 2ª serie; saldo della 7ª quota della 3ª serie e quote della 4ª serie a tutto l'esercizio 1894-95)	1944	949,525 —
29	Obbligazioni 5 per % per i lavori di risanamento della città di Napoli (serie 3ª - 4ª - 7ª - 8ª)	1958	1,494,350 —
30	Obbligazioni 5 per % delle strade ferrate del Tirreno (serie A - B - C - D)	1944	5,771,575 —
31	Obbligazioni 5 per % per le opere edilizie di Roma (serie A)	1942	216,925 —
			44,628,390 60
	Debiti perpetui.		
32	Debito 5 per % a nome dei Comuni di Sicilia	—	987,193 15
33	Debito 5 per % a nome dei Corpi morali di Sicilia	—	1,080,547 83
34	Rendita 3 per % assegnata ai creditori legali nelle provincie napoletane	—	94,223 13
35	Id. id. ai creditori di cui alla legge 26 marzo 1885, n. 3015	—	593,245 66
36	Assegni 3 % alle comunità di Reggio e Modena	—	1,420 83
			2,756,630 60

Riassunto dei debiti amministrati dalla Direzione generale del Debito pubblico.

Gran Libro del Debito pubblico	Consolidati	374,026,406 35
	Debiti redimibili	15,710,100 —
	Rendita in nome della Santa Sede	3,225,000 —
	Rendite da trascrivere nel Gran Libro	56,276 65
Debiti inclusi separatamente nel Gran Libro	Debiti redimibili	7,305,505 75
	Debiti perpetui	13,963 37
Debiti non inclusi nel Gran Libro	Debiti redimibili	44,628,390 60
	Debiti perpetui	2,756,630 60
	Totale	447,722,273 32

Dalla direzione generale del Debito pubblico — Roma, li 11 luglio 1912.

Il direttore capo di ragioneria
MACCHI.

al 30 giugno 1911	Variazioni avvenute dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912				Consistenza dei debiti al 30 giugno 1912		Numero d'ordine
	Aumenti		Diminuzioni				
in capitale	nella rendita	nel capitale	nella rendita	nel capitale	n rendita	in capitale	
7,023,000 —	—	—	(13) 1,455 —	(13) 48,500 —	209,235 —	6,974,500 —	17
14,064,000 —	—	—	(13) 149,670 —	(13) 2,494,500 —	694,170 —	11,569,500 —	18
22,440,000 —	—	—	(13) 3,225 —	(13) 64,500 —	1,118,775 —	22,375,500 —	19
927,500 —	—	—	(13) 350 —	(13) 17,500 —	18,200 —	910,000 —	20
9,481,000 —	—	—	(13) 3,060 —	(13) 102,000 —	281,370 —	9,379,000 —	21
8,721,500 —	—	—	—	(13) 164,500 —	—	8,557,000 —	22
126,809,500 —	—	—	(13) 44,490 —	(13) 1,483,000 —	(16) 3,759,795 —	(16) 125,326,500 —	23
12,298,020 —	—	—	(13) 4,145 40	(13) 138,180 —	364,795 20	12,159,840 —	24
36,115,500 —	—	—	(13) 9,600 —	(13) 192,000 —	1,796,175 —	35,923,500 —	25
25,193,500 —	—	—	(13) 7,605 —	(13) 253,500 —	(17) 748,200 —	(17) 24,940,000 —	26
899,390,000 —	—	—	102,540 —	(13) 3,418,000 —	(18) 26,870,160 —	(18) 895,972,000 —	27
18,990,500 —	—	—	(13) 15,175 —	(13) 303,500 —	934,350 —	18,687,000 —	28
29,887,000 —	—	—	(13) 8,075 —	(13) 161,500 —	1,488,275 —	29.725,500 —	29
115,431,500 —	—	—	—	—	5,771,575 —	115,431,500 —	30
4,338,500 —	—	—	(13) 2,875 —	(13) 57,500 —	214,050 —	4,281,000 —	31
1,331,111,020 —	—	—	352,265 40	8,898,680 —	44,276,125 20	1,322,212,340 —	
19,743,863 —	—	—	—	—	987,193 15	19,743,863 —	32
21,610,956 60	—	—	—	—	1,080,547 83	21,610,956 60	33
3,140,771 —	—	—	—	—	94,223 13	3,140,771 —	34
19,774,855 34	(19) 13 59	(19) 453 —	—	—	593,259 25	19,775,308 34	35
47,360 93	—	—	—	—	1,420 83	47,360 93	36
64,317,806 87	13 59	453 —	—	—	2,756,644 19	64,318,259 87	
9,924,594,247 70	25,712 74	701,771 18	20,334,757 26	2,268,122 23	353,717,361 83	9,923,027,896 65	
498,860,000 —	—	—	133,700 —	4,260,000 —	15,576,400 —	494,600,000 —	
64,500,000 —	—	—	—	—	3,225,000 —	64,500,000 —	
1,500,710 67	—	—	56,276 65	1,500,710 67	—	—	
192,587,315 —	—	—	281,274 —	6,020,280 —	7,024,231 75	186,567,035 —	
465,445 70	—	—	—	—	13,963 37	465,445 70	
1,331,111,020 —	—	—	352,265 40	8,898,680 —	44,276,125 20	1,322,212,340 —	
64,317,806 87	13 59	453 —	—	—	2,756,644 19	64,318,259 87	
12,077,936,545 94	25,726 33	702,224 18	21,158,273 31	22,947,702 90	426,580,726 34	12,055,690,977 22	

Il direttore generale del Debito pubblico
GARBAZZI.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DEI DEBITI	EPOCA in cui verrà a compiersi l'estinzione di ciascun debito	Consistenza dei debiti in rendita
	PARTE II. — Debiti amministrati dalla Direzione Generale del Tesoro.		
	Debiti redimibili.		
1	Annualità dovuta alla Società delle ferrovie del Sud dell'Austria per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia	1968	24,343,774 —
2	Buoni del Tesoro a lunga scadenza. (Legge 7 luglio 1901, n. 323)	1926	1,004,150 —
3	Buoni del Tesoro quinquennali (legge 21 marzo 1912, n. 191)	—	—
4	Certificati di credito ferroviari con interessi 3.65 0/0 netto (art. 6 legge 25 giugno 1905, n. 261)	1946	12,185,178 20
5	Certificati ferroviari di credito con interesse 3,50 0[0 annuo (art. 3 legge 23 dicembre 1906, n. 638) emissioni dal 1906-907 in poi	1947 e successivi	17,716,275 79
	TOTALE DEI DEBITI AMMINISTRATI DALLA DIREZIONE GENERALE DEL TESORO		55,249,377 99

Dalla direzione generale del tesoro - Roma, li 15 luglio 1912.

RIASSUNTO

	Consistenza dei debiti in rendita
PARTE I. — *Totale dei debiti amministrati dalla direzione generale del debito pubblico*	447,722,273 32
PARTE II. — *Totale dei debiti amministrati dalla direzione generale del tesoro*	55,249,377 99
TOTALE GENERALE	502,971,651 31

al 30 giugno 1911	Variazioni avvenute dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912				Consistenza dei debiti al 30 giugno 1912		Numero d'ordine
	Aumenti		Diminuzioni				
in capitale	nella rendita	nel capitale	nella rendita	nel capitale	in rendita	in capitale	
886,271,185 32	—	—	(1) 236,493 —	(1) 8,934,683 62	24,107,281 —	377,336,501 70	1
28,690,000 —	—	—	(2) 51,975 —	(2) 1,485,000 —	952,175 —	27,205,000 —	2
—	(3) 9,000,000 —	(3) 225,000,000 —	—	—	9,000,000 —	225,000,000 —	3
333,813,101 67	—	—	(4) 176,229 57	(4) 4,828,207 44	12,008,948 63	328,984,894 23	4
506,179,308 39	(5) 354,900 —	(5) 10,140,000 —	(6) 233,004 37	(6) 6,657,267 68	17,838,171 42	509,662,040 71	5
1,754,953,595 38	9,354,900 —	235,140,000 —	697,701 94	21,905,158 74	63,906,576 05	1,968,188,436 64	

Il direttore generale del tesoro
BROFFERIO

GENERALE

al 30 giugno 1911	Variazioni avvenute dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912				Consistenza dei debiti al 30 giugno 1912	
	Aumenti		Diminuzioni			
in capitale	nella rendita	nel capitale	nella rendita	nel capitale	in rendita	in capitale
12,077,936,545 94	25,726 33	702,224 18	21,158,273 31	22,947,792 90	426,589,726 34	12,055,690,977 22
1,754,953,595 38	9,354,900 —	235,140,000 —	697,701 94	21,905,158 74	63,906,576 05	1,968,188,436 64
13,832,890,141 32	9,380,626 33	235,842,224 18	21,855,975 25	44,852,951 64	490,496,302 39	14,023,879,413 86

Diminuzione in Rendita L. 12,475,348 92

Aumento in Capitale L. 190,959,272 54

Riepilogo del movimento dei debiti pubblici

SITUAZIONE al 1° luglio 1911

Variazioni in aumento avvenute nel 3° trimestre 1911 (1° trimestre dell'esercizio 1911-912)

Variazioni in diminuzione avvenute come sopra

SITUAZIONE al 30 settembre 1911

Variazioni in aumento avvenute nel 4° trimestre 1911 (2° trimestre dell'esercizio 1911-912)

Variazioni in diminuzione avvenute come sopra

SITUAZIONE al 31 dicembre 1911

Variazioni in aumento avvenute nel 1° trimestre 1912 (3° trimestre dell'esercizio 1911-912)

Variazioni in diminuzione avvenute come sopra

SITUAZIONE al 31 marzo 1912

Variazioni in aumento avvenute nel 2° trimestre 1912 (4° trimestre dell'esercizio 1911-912)

Variazioni in diminuzione avvenute come sopra

SITUAZIONE al 30 giugno 1912

Differenze tra la situazione al 30 giugno 1912 e quella al 1° luglio 1911

dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912.

Debiti amministrati dalla direzione generale del Debito pubblico		Debiti amministrati dalla direzione generale del tesoro		TOTALE	
Rendita	Capitale	Rendita	Capitale	Rendita	Capitale
447,722,273 32	12,077,936,545 94	55,249,377 99	1,754,953,595 38	502,971,651 31	13,832,890,141 32
4,050 88	115,739 43	263,200 —	7,520,000 —	267,250 88	7,635,739 43
447,726,324 20	12,078,052,285 37	55,512,577 99	1,762,473,595 38	503,238,902 19	13,840,525,880 75
351,017 28	8,624,719 56	—	—	351,017 28	8,624,719 56
447,375,306 92	12,069,427,565 81	55,512,577 99	1,762,473,595 38	502,887,884 91	13,831,901,161 19
4,648 75	109,068 54	51,450 —	1,470,000 —	56,098 75	1,579,068 54
447,379,955 67	12,069,536,634 35	55,564,027 99	1,763,943,595 38	502,943,983 66	13,833,480,229 73
312,928 75	6,908,533 33	491,277 60	11,585,252 68	804,206 35	18,493,786 01
447,067,026 92	12,062,628,101 02	55,072,750 39	1,752,358,342 70	502,139,777 31	13,814,986,443 72
15,523 94	440,377 10	19,250 —	550,000 —	34,773 94	990,377 10
447,082,550 86	12,063,068,478 12	55,092,000 39	1,752,908,342 70	502,174,551 25	13,815,976,820 82
20,320,780 41	1,885,129 44	—	—	20,320,780 41	1,885,129 44
426,761,770 45	12,061,183,348 68	55,092,000 39	1,752,908,342 70	481,853,770 84	13,814,091,691 38
1,502 76	37,039 11	9,021,000 —	225,600 —	9,022,502 76	225,637,039 11
426,763,273 21	12,061,220,387 79	64,113,000 39	1,978,508,342 70	490,876,273 60	14,039,728,730 49
173,546 87	5,529,410 57	206,424 34	10,319,906 06	379,971 21	15,849,316 63
426,589,726 34	12,055,690,977 22	63,906,576 05	1,968,188,436 64	490,496,302 39	14,023,879,413 86
— 21,132,546 98	— 22,245,568 72	+ 8,657,198 06	+ 213,234,841 26	— 12,475,348 92	+ 190,989,272 54

(Seguono le annotazioni).

Annotazioni

per i debiti amministrati dalla Direzione Generale del Debito Pubblico

(*) Questo debito è pagabile anche all'estero. Fanno eccezione le serie A e B delle ferrovie Livornesi 3 0[0 e l'emissione 1860 della Ferrovia Lucca-Pistoia.

(**) Gl'interessi di questo debito sono soggetti anche alla tassa di negoziazione.

(***) Il rimborso delle quote di capitale di questo debito è soggetto alla tassa di negoziazione.

1) Rendita e capitale nominale inscritti, nel *3° trimestre dell'esercizio*, perchè corrispondenti a partite di rendita dell'antico consolidato 5 0[0, indebitamente ammesse (non essendo destinate a scopi di pubblica beneficenza) alla conversione in consolidato 4,50 0[0 col privilegio di cui all'art. 2, comma 4°, della legge 22 luglio 1894, n. 339. . . . Rendita L. 12,280 64 Cap. nom. L. 350,875 24

2) Rendita e capitale nominale annullati durante il *2° trimestre dell'esercizio* per conversione privilegiata in consolidato 4.50 0[0 netto giusta l'art. 2, comma 4°, della legge 22 luglio 1894, n. 339, alla quale conversione si è riconosciuto avere diritto la corrispondente rendita dell'antico consolidato 5 0[0	Rendita	L.	3,232 50	Cap. nom.	L.	86,200 —
Rendita e capitale nominale annullati, come sopra, durante il *4° trimestre dell'esercizio*	Id.	»	749 —	Id.	»	21,400 —
Rendita e capitale nominale annullati durante il *2° trimestre dell'esercizio*, per prescrizione trentennale	Id.	»	59,021 25	Id.	»	1,573,900 —
Diminuzione della rendita complessiva del consolidato, dovuta alla riduzione (con decorrenza dal 1° gennaio 1912) del saggio d'interesse al 3,50 0[0, giusta l'art. 1 della legge 29 giugno 1906, n. 262	Id.	»	20,245,486 01	Id.	»	—
Insieme:	Rendita	L.	20,308,488 76	Cap. nom.	L.	1,681,500 —

3) Rendita e capitale nominale annullati durante il *2° trimestre dell'esercizio*, per prescrizione trentennale	Rendita	L.	33 —	Cap. nom.	L.	1,100 —

4) Rendita e capitale nominale inscritti, nel *1° trimestre dell'esercizio*, per conversione di rendite 4.50 0[0 netto, in seguito all'accertamento delle condizioni volute dalla legge 21 dicembre 1903, n. 483 . . Rendita L. 4,050 88 Cap. nom. L. 115,739 43

Rendita e capitale nominale iscritti, come sopra, nel *2° trimestre dell'esercizio*	Id.	»	907 67	Id.	»	25,933 43
Rendita e capitale nominale iscritti, come sopra, nel *3° trimestre dell'esercizio*	Id.	»	2,721 21	Id.	»	77,748 86
Rendita e capitale nominale iscritti, come sopra, nel *4° trimestre dell'esercizio*	Id.	»	574 —	Id.	»	16,400 —
Insieme:	Rendita	L.	8,253 76	Cap. nom.	L.	235,821 72

5) Rendita e capitale nominale annullati, durante il *3° trimestre dell'esercizio*, per ricostituzione nel consolidato 4,50 0[0 netto, in forza dell'art. 2 della legge 21 dicembre 1903, n. 483, essendo di proprietà di enti pubblici di beneficenza	Rendita	L.	395 50	Cap. nom.	L.	11,300 —

6) Rendita e capitale nominale inscritti, durante il *2° trimestre dell'esercizio* per conversione privilegiata di rendita consolidata 3.75 0[0 (antico 5 0[0), giusta l'articolo 2, comma 4°, della legge 22 luglio 1894, n. 3 39, ed in seguito a comprovato diritto	Rendita	L.	3,741 08	Cap. nom.	L.	83,135 11
Rendita e capitale nominale inscritti, come sopra, nel *4° trimestre dell'esercizio*	Id.	»	928 76	Id.	»	20,639 11
Rendita e capitale nominale reiscritti, nel *3° trimestre dell'esercizio*, giusta la legge 21 dicembre 1903, n. 483, perchè riconosciuti destinati a scopi di pubblica beneficenza	Id.	»	508 50	Id.	»	11,300 —
Insieme:	Rendita	L.	5,178 34	Cap. nom.	L.	115,074 22

7) Rendita e capitale nominale annullati, durante il *1° trimestre dell'esercizio*, per conversione in consolidato 3.50 0[0 in seguito all'accertamento delle condizioni volute dalla legge 21 dicembre 1903, n. 483 . Rendita L. 5,208 28 Cap. nom. L. 115,739 56

Rendita e capitale nominale annullati, come sopra, durante il *2° trimestre dell'esercizio* . . . . . Id. » 1,167 — Id. » 25,933 33

Rendita e capitale nominale annullati, come sopra, nel *3° trimestre dell'esercizio* . . . . . Id. » 3,498 72 Id. » 77,749 34

Rendita e capitale nominale annullati, come sopra, durante il *4° trimestre dell'esercizio* . . . . . Id. » 738 — Id. » 16,400 —

L. 10,612 — Cap. nom. L. 235,822 23

Rendita e capitale nominale annullati, nel *3° trimestre dell'esercizio*, per ricostituzione nel consolidato 3,75-3,50 0[0, (antico 5 0[0) perchè riconosciuti indebitamente convertiti col privilegio di cui all'art. 2, comma 4°, della legge 22 luglio 1894, n. 339, non essendo destinati a scopi di pubblica beneficenza . . . . . Id. » 15,228 — Id. » 338,400 —

Insieme: Rendita L. 25,840 — Cap. nom. L. 574,222 23

8) Le rendite dei consolidati sono ripartite nelle seguenti categorie d'iscrizioni:

	Quantità delle iscrizioni				Totale
	3.50 % netto (ex-3.75 % netto)	3 %	3,50 % netto. Cat. *A* (Creazione 1902)	Antiche rendite cons. 4.50 %	
Rendite nominative	520,907	16,455	28,152	32,972	598,486
id. al portatore	1,705,962	23,387	78,177	—	1,807,526
id. miste	8,489	34	644	—	9,167
Assegni provvisori nominativi	21,093	815	4,560	11,403	37,871
id. id. al portatore	1,470	78	593	—	2,141
	2,257,921	40,769	112,126	44,375	2,455,191

	Ammontare della rendita				Totale
	3.50 % netto (ex-3.75 % netto	3 %	3.50 % netto. Cat. *A* (Creazione 1902)	Antiche rendite cons. 4.50 %	
Rendite nominative	143.531,132 50	3,233,580 —	25,772,614 —	32,436,921 —	204,974,247 50
id. al portatore	138,732,709 50	1,563,480 —	7,176,610 —	—	147,472,799 50
id. miste	1,156,095 50	5,025 —	54,456 50	—	1,215,577 —
Assegni provvisori nominativi	27,106 39	967 40	7,844 93	16,672 99	52,591 71
id. id. al portatore	1,291 79	93 57	760 76	—	2,146 12
	283,448,335 68	4,803,145 97	33,012,286 19	32,453,593 99	353,717,361 83

9) Rendita e capitale nominale dei titoli dichiarati rimborsabili per estrazione a sorte.

10) N. 6,157 obbligazioni di questo debito, per la rendita di L. 2,108,330 e per il capitale nominale di L. 60,238,000 sono rappresentati da certificati al nome.

11) N. 137.232 obbligazioni di questo debito, per la rendita di L. 4,735,341 e per il capitale nominale di L. 157,844,700 sono rappresentate da certificati al nome.

12) Diminuzione della rendita complessiva dovuta alla riduzione del saggio d'interesse al 3,50 per cento, giusta l'art. 1 della legge 29 giugno 1906, n. 262 . . . . . Rendita L. 3,751 78 —

Diminuzione del capitale nominale dovuta all'abbandono di millesimi di rendita nel calcolo di riduzione di cui sopra . . . . . — Cap. nom. L. 0 10

Rendita e capitale nominale annullati, *per prescrizione trentennale, nel 4° trimestre dell'esercizio*, salvo eventuale reiscrizione delle partite per le quali fosse comprovata l'interruzione della prescrizione . . . . . Id. » 52,524 87 Id. » 1,500,710 57

Insieme: Rendita L. 56,276 65 Cap. nom. L. 1,500,710 67

13) Rendita e capitale nominale dei titoli dichiarati rimborsabili per estrazione a sorte, al netto di quelli già convertiti in rendita consolidata.

14) N. 31 obbligazioni di questo debito, di 1ª e 2ª emissione, per la rendita di L. 465 e per il capitale nominale di L. 15,500 sono rappresentate da certificati al nome.

15) N. 842 obbligazioni di questo debito, per la rendita di L. 12,630 e per il capitale nominale di L. 421,000, sono rappresentate da certificati al nome.

16) N. 1,794 obbligazioni di questo debito, per la rendita di L. 26,910 e per il capitale nominale di L. 897,000, sono rappresentate da certificati al nome.

17) N. 600 obbligazioni di questo debito, per la rendita di L. 9,000 e per il capitale nominale di L. 300,000, sono rappresentate da certificati al nome.

18) N. 21211 obbligazioni di questo debito, per la rendita di L. 1.178.505 e per il capitale nominale di L. 39.283.500 sono rappresentate da certificati al nome.

19) Rendita e capitale nominale di una partita iscritta durante il 3° *trimestre dell'esercizio*, in aumento alla consistenza de debito per comprovato diritto (decreto Ministeriale 31 maggio 1911).

Annotazioni

per i debiti amministrati dalla Direzione Generale del Tesoro.

1) Diminuzione corrispondente alla quota di ammortamento scadute nell'esercizio.

2) Diminuzione corrispondente ai buoni estratti nel 10° sorteggio effettuatosi il 20 novembre 1911.

3) Aumento corrispondente ad emissione di buoni quinquennali.

4) Diminuzione corrispondente alle quote di ammortamento comprese nella 11ª e 12ª rata semestrale di scadenza 1° gennaio e 1° luglio 1912.

5) Nuova emissione di certificati.

6) Diminuzione corrispondente alle quote d'ammortamento comprese nelle rate semestrali di scadenza 1° gennaio e 1° luglio 1912.

Direzione generale del debito pubblico

Smarrimento di ricevuta (3ª pubblicazione).

Il signor Melari Francesco, presidente della Congregazione di carità di Cataforio, ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 83 ordinale, n. 33 di protocollo e n. 864 di posizione, stata rilasciata dalla Intendenza di finanza di Reggio Calabria in data 20 gennaio 1908, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita complessiva di L. 459, consolidato 4,50 0[0, con decorrenza dal 1° ottobre 1906.

A termini dell'art. 334 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, sarà consegnato al signor Melari, in concorso del tesoriere dell'Opera pia il detto titolo, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, il 30 giugno 1912.

Per il direttore generale
CAPUTO.

Direzione generale del tesoro (Divisione portafoglio)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 22 luglio 1912, in L. 101.08.

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal giorno 22 al giorno 28 luglio 1912 per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti, è fissato in L. 101.05.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (Divisione portafoglio)

20 luglio 1912.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt' oggi
3.50 % *netto*	98,37 56	96,62 56	98 18 54
3.50 % *netto* (1902)	98,04 —	96,29 —	97,84 98
3 % *lordo*	67,68 75	66,48 75	66,95 93

CONCORSI

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

Concorso al posto di direttore dell'ufficio per i monumenti di Verona

IL MINISTRO

Decreta:

Secondo la legge 27 giugno 1907, n. 386, e il regolamento approvato con R. decreto 1° agosto 1907, n. 608, è aperto il concorso al posto di direttore dell'ufficio per i monumenti di Verona.

Il concorso sarà per titoli, e vi potranno essere ammessi i direttori effettivi ed incaricati e gli ispettori o gli architetti che prestano servizio da due anni in tale qualità (articoli 31 e 71 della sopra citata legge 27 giugno 1907, n. 386).

La domanda per l'ammissione al concorso dovrà pervenire al Ministero della pubblica istruzione (Direzione generale per le antichità e belle arti in Roma), non più tardi del 31 agosto 1912, e dovrà essere scritta in carta bollata da L. 1,22.

I titoli da presentare al concorso sono:

a) documenti intorno agli studi fatti e al servizio prestato nell'Amministrazione delle antichità e belle arti;

b) pubblicazioni in materia di archeologia, storia dell'arte, di critica artistica, e specialmente studi relativi alla tecnica per la conservazione e il restauro dei monumenti.

I concorrenti potranno essere invitati a dar prova scritta e orale dei loro studi e delle loro attitudini ed anche a dare saggio di applicazione pratica delle leggi e regolamento delle antichità e belle arti.

Le domande dovranno essere corredate di un elenco di tutti i documenti presentati, scritto in carta libera.

Se si faranno esami, questi avranno luogo in Roma, in giorno da destinarsi dalla Commissione giudicatrice del concorso.

Il vincitore del concorso avrà lo stipendio di lire quattromila (L. 4000). Chi, essendo già direttore, godesse uno stipendio maggiore lo conserverà.

Roma, 30 giugno 1912.

Il ministro
CREDARO.

Si trascrivono gli articoli di legge citati nel presente avviso:

Art. 31. — I direttori dei monumenti sono nominati per concorso tra gli altri direttori, gli ispettori e gli architetti che prestano servizio da due anni in tale qualità. Titoli principali nel concorso saranno l'opera prestata in qualità di ispettori o architetti gli studi e le pubblicazioni fatte in materia di archeologia, di storia dell'arte, di critica artistica, e specialmente gli studi relativi alla tecnica per la conservazione e il restauro dei monumenti.

Art. 71. — I direttori attualmente incaricati potranno prender parte al concorso per i posti di direttori effettivi.

Quelli che rimarranno incaricati ed hanno, anzichè un'indennità, uno stipendio, lo conserveranno.

PREFETTURA DELLA PROVINCIA DI MODENA

Il R. provveditore agli studi della provincia di Modena
NOTIFICA

che nell'Educatorio modenese dei sordo-muti è aperto il concorso per un posto di alunno pagato per intero dal Ministero della pubblica istruzione.

È assegnato un termine di 20 giorni, dalla data del presente manifesto, per presentare al R. provveditorato per gli studi, anche per mezzo della direzione dell'educatorio, regolare dimanda corredata dei seguenti documenti:

1° attestato di nascita dal quale risulti che l'aspirante ha compiuto il sesto anno e non ha varcato il quattordicesimo;

2° attestato di povertà della famiglia dell'aspirante;

3° attestato medico della natura della sordità, e della costituzione sana ed immune da infermità contagiose del concorrente;

4° attestato di avere subìto felicemente l'innesto del vaiuolo.

Il prescelto comincierà a godere del posto dal giorno della nomina.

Modena, 20 luglio 1912.

Il provveditore
T. Casini.

PARTE NON UFFICIALE

DIARIO ESTERO

Nessuna crisi ministeriale di nessuno Stato si è mai svolta in condizioni cotanto gravi ed eccezionali come quelle che costituiscono la situazione politica interna turca.

Le condizioni poste da Tewfik pascià per accettare l'incarico di formare il Gabinetto non sono state accettate dal Sultano che ha dato ad altri l'incarico, come rilevasi dal seguente dispaccio da Costantipoli, 21:

Tewfik pascià aveva domandato lo scioglimento della Camera. Il Sultano non volle consentire a quest'atto ritenendolo incostituzionale, e ha nominato Ghazi Ahmed Muktar pascià, presidente del Senato, Gran Visir.

Questi avrebbe formato il Gabinetto nel seguente modo, che però non è ancora confermato:

Kiamil pascià, esteri — Nazin pascià, guerra — Hussein Hilmi pascià, giustizia — Forid pascià, interno — Zia pascià, finanze — Djenalleddin effendi, sceicco dell'Islam.

Del nuovo ministero e della sua vitalità, la stampa intera non ha ancora potuto occuparsi. Per ora non si hanno in merito che scarse notizie da Costantinopoli dalle quali risulta che il ministero di Muktar non ha risolto in nulla la questione e che però la situazione è immutata. Lo scioglimento della Camera richiesto da Tewfik pascià come condizione per formare il gabinetto e negato dal Sultano resta tuttora il chiodo della questione, tant'è che il ministro della guerra appena assunto il potere ricevette un dispaccio dal corpo d'armata di Uskub il quale chiede lo scioglimento della Camera e minaccia in caso di rifiuto di marciare contro Costantinopoli.

***

Il Sultano faceva grande affidamento sull'effetto del suo proclama alle truppe contro gli ammutinamenti che impediscono di resistere al dilagare dell'insurrezione albanese; ma anche la parola del Sultano, è rimasta senza effetto. Un dispaccio da Costantinopoli, 21, dopo avere riferito sul proclama del Sultano aggiunge:

La situazione è data come instabile. Si teme che il minimo incidente provochi un eccidio.

Si dice che alcuni ufficiali hanno insultato ieri l'altro Talaat bey alla stazione di Maltepè presso Costantinopoli.

Alcuni ufficiali membri del comitato « Unione e Progresso » avrebbero dichiarato che al massimo venti ufficiali a Costantinopoli sono pronti a rischiare la vita per la difesa del Comitato. Numerosi deputati giovani turchi hanno ricevuto lettere minatorie. Si ritiene che il proclama del Sultano all'esercito consacri la disfatta del Comitato. Si attende lo scioglimento della Camera. In alcuni circoli si rimprovererebbe al Sultano la sua troppa debolezza.

Frattanto sulla situazione in Albania si hanno questi dispacci:

Colonia, 21. — Il corrispondente speciale in Albania della *Koolnische Zeitung* scrive che l'anarchia completa regna in Albania.

L'esercito fraternizza con gli insorti. Il mutessarif di Pristina è stato cacciato. Quasi tutti i soldati si rifiutano di marciare contro gli albanesi. Gli ufficiali della prima e della ventunesima divisione invitano i colleghi di stanza a Mitrovitza a ribellarsi contro il Governo.

Berlino, 21. — Secondo la *Vossische Zeitung* la situazione in Albania è gravissima. Stamane gli insorti hanno iniziata la marcia su Scutari, e Prizrend. La guarnigione di quest'ultima città fraternizza con essi.

Ha avuto luogo un combattimento a Mitrovitza nel quale i turchi hanno avuto 10 ufficiali uccisi.

Vienna, 21. — La rivoluzione albanese si è generalizzata e gua-

dagna tutta l'Albania del nord e il vilayet di Monastir.

Le truppe turche rifiutano di marciare contro gli insorti.

***

Premesso che le notizie ufficiali portoghesi non fanno se non ripetere che la calma regna in tutto il Portogallo, si hanno da Lisbona, 21, i seguenti particolari sulle ultime dimostrazioni realiste:

La situazione politica è invariata.

Le truppe repubblicane inseguono sempre nelle provincie di Minho e Tras os Montos i resti delle bande realiste. Si fanno ricerche in parecchie località per ritrovare le traccie dei cospiratori, ma non è stata fatta alcuna importante scoperta.

La tranquillità regna nel paese.

La polemica tra alcuni giornali portoghesi ed i giornali ministeriali spagnuoli relativamente alle agenzie di cospiratori alla frontiera è divenuta più moderata.

Nel nord non si è ancora cominciato a giudicare i monarchici arrestati.

*** Notizie da Evoro dicono che è stato scoperto un complotto militare contro la costituzione. I promotori sono stati arrestati.

A Chavez non vi è da segnalare alcun incidente dopo il combattimento dell' 8 luglio.

A Vianhe Castello è stato tolto lo stato d'assedio.

A Lisbona la situazione è normale. Il Governo mantiene le misure per assicurare l'ordine, che nulla d'altronde è venuto a turbare.

Un odierno dispaccio da Madrid, reca:

Si ha con riserva da La Corogna:

Il vapore *Cap Ortegal*, ancorato qui, ha ricevuto un radiotelegramma che dice che la rivoluzione è scoppiata a Lisbona e ad Oporto.

DIARIO DELLA GUERRA

L'azione militare.

Roma, 21. — Il vice ammiraglio Viale radiotelegrafa dalla R. nave *Regina Elena* in data di ieri:

A mezzanotte tra il 18 e il 19, la squadriglia di siluranti composte delle torpediniere *Spica*, *Centauro*, *Astore*. *Climene* e *Perseo*, riusciva ad entrare di sorpresa nell'imboccatura dei Dardanelli. La torpediniera *Astore*, ultima della formazione, veniva poco dopo scoperta e subito le batterie di entrambe le rive aprivano il fuoco su di essa.

Le stazioni di vedetta disseminate a breve distanza lungo la costa si trasmettevano dall'una all'altra i segnali di allarme, sì che la squadriglia delle nostre torpediniere rimaneva sempre o successivamente illuminata da circa dodici proiettori, ma proseguiva arditamente la sua rotta, in formazione serrata, alla velocità di vent'un nodi, tenendosi vicinissima alla costa europea.

Giunta presso Kilid Bar mentre il fuoco si faceva più intenso la torpediniera *Spica* che teneva la testa della formazione urtava contro un cavo di acciaio. Liberatasi da questo proseguiva ancora, ma tosto s'impigliava in un altro cavo, dal quale, mettendo a tutta forza, riusciva anche a liberarsi.

Al di là di Kilid Bar-Chenak, lo specchio d' acqua era completamente ed intensamente illuminato dai proiettori della costa e delle navi e battuto dal tiro nutritissimo delle artiglierie di terra e della squadra. Il mobile incrociarsi dei numerosi fasci proiettori rendeva impossibile identificare le navi e meno ancora il loro orientamento approssimativo.

Il comandante Millo pertanto ritenne vano tentare in queste condizioni un attacco, che avrebbe prodotto alla maggior parte delle nostre siluranti sicure perdite. D'altronde giudicando pienamente riuscita la ricognizione dispose per il ritorno della squadriglia che fu eseguito con lo stesso ordine, la stessa calma e la stessa abilità che hanno caratterizzato tutta questa azione, sebbene il tiro delle batterie turche che la ha accompagnata fino a Capo Helles fosse divenuto ancora più intenso. Le nostre torpediniere non hanno riportato che avarie insignificanti.

Il contegno del comandante, degli ufficiali e degli equipaggi per abilità, valore e disciplina fu superiore ad ogni elogio.

Misurata, 20. — Informazioni sul nemico di questi ultimi giorni confermavano che dalla regione del Cheran, località a circa un'ora a sud della strada di Sliten ed a sette chilometri ad ovest di Misurata, gruppi avversari fatti sempre più audaci si spingevano entro l'oasi di Misurata a razziare bestiame e ad esercitare violenze di ogni genere sugli abitanti. Questi invocavano incessantemente il nostro intervento armato e si imponeva quindi militarmente e politicamente una energica azione che servisse ad affermare il prestigio delle nostre armi.

Tale azione venne compiuta stamane con pieno successo mediante un violento attacco portato contro il principale centro di raccolta dei nemici a circa venti chilometri dalla nostra base di operazione.

La condotta dell'operazione venne affidata al generale Fara, comandante la seconda brigata mista. Le truppe mossero da Misurata alle ore quattro di stamane. A mezz'ora di distanza sulla strada di Sliten incontrarono i primi gruppi nemici; altri gruppi si presentarono poco dopo nella zona coperta e dunosa a nord della strada. L'avversario venne letteralmente spazzato dall'oasi e i vari gruppi che si erano fatti sempre più numerosi, a mano a mano che i nostri si avvicinavano al margine occidentale dell'oasi, si diedero a fuggire precipitosamente in direzione del Gheran lasciando numerosi morti sul terreno.

Fra il margine occidentale dell'oasi di Misurata e quello orientale dell'oasi di Gheran si stende una zona desertica di circa tre chilometri di larghezza seminata di dune. Le nostre truppe, spinte da irrefrenabile spirito aggressivo, nonostante la giornata eccessivamente calda ed il lungo cammino già percorso sempre combattendo, avanzarono tosto contro il nemico forte di circa mille e cinquecento uomini, attaccandolo sulla

sua principale posizione. L'attacco si svolse in ordine perfetto e con grande precisione. Fanteria ed artiglieria gareggiarono in atti di grande coraggio spingendosi insieme fino a brevissima distanza dal nemico.

Dopo quattro ore di incessante e aspro combattimento, il nemico battuto e decimato su tutta la fronte, fu costretto abbandonare le sue posizioni. La condotta di tutte le truppe fu superiore ad ogni elogio.

Il ritorno dei nostri negli alloggiamenti avvenne in perfetto ordine e massima calma. A mezzogiorno essi aveva già ripreso i loro posti in Misurata.

Lo squadrone cavalleggeri, dopo efficace esplorazione sul margine esterno meridionale dell'oasi, rientrava per la via di Misurata a Capo Zarug.

Le perdite del nemico furono ingenti. Le perdite nostre furono di 19 morti, di cui 9 ascari e 87 feriti, di cui 12 ascari.

Misurata, *21* (ufficiale). — L'azione offensiva ieri compiuta mentre ha accresciuto il nostro prestigio presso la popolazione dell'oasi, ha scosso l'audacia del nemico.

Secondo le prime informazioni pervenute, le perdite nemiche sarebbero superiori ai 300 morti. L'avversario fu ridotto a tal punto da chiamare al soccorso tutte le sue forze, comprese le guardie alle vettovaglie concentrate ai pozzi di Fallaggia, a due ore e mezzo di distanza sulla strada degli Orfella. Della partenza di tale guardia hanno profittato per fuggire circa 80 prigionieri appartenenti a cabile a noi amiche.

Roma, *21*. — Il generale Briccola telegrafa da Bengasi:

Da qualche giorno era sorto un accampamento nemico di una cinquantina di tende a soli 15 chilometri dalla città. Nel pomeriggio di ieri, improvvisamente, feci avanzare oltre la linea delle ridotte due batterie da campagna ed una batteria da 149 protette da cavalleria e fanteria.

Con rapida azione di fuoco le batterie sorpresero e danneggiarono gravemente l'accampamento. Colpirono in pieno grosse mandre di bestiame e numerosi gruppi beduini, i cui superstiti si dispersero e dileguarono verso la montagna.

Tripoli, *21* (ore 11). — Stamane il generale De Chaurand ha passato in rivista il quinto battaglione ascari, rivolgendo un entusiastico saluto agli ufficiali ed alla truppa e rievocando il brillante contegno tenuto dal battaglione in ogni fatto d'armi.

La notizia dell'ardita ricognizione delle torpediniere italiane nei Dardanelli ha suscitato enorme entusiasmo. La colonia invia ai valorosi marinai un affettuoso saluto.

È giunto il nuovo avvocato fiscale, colonnello Cappone, che sostituisce il colonnello Chiappirone.

Tripoli, *21* (ore 23). — Stamane, all'albeggiare, una trentina di arabi, dissimulandosi nell'oasi, si presentarono dinanzi al marabutto di Abdul Gelil.

I nostri li lasciarono avvicinare; quindi con pochi colpi di fucileria li dispersero.

Smentita.

Roma, *21*. — Telegrammi da Costantinopoli recano:

« Mancano altre notizie ufficiali sull'attacco dei Dardanelli. I dispacci consolari e privati si limitavano a segnalare che da mezz'ora era cominciato un cannoneggiamento.

« I giornali dicono che la squadra italiana è stata scorta dalla torpediniera *Kutahia* che incrociava all'entrata dello stretto e che si rifugiò sotto le fortezze. Siccome gli italiani volevano attaccare la *Kutahia* le fortezze tirarono. Anche la *Kutahia* partecipò al fuoco.

« Oltre alle due torpediniere italiane affondate, due altre ebbero gli alberi e le ciminiere distrutti.

« La flotta italiana incrocerebbe nelle acque di Mitilene e di Imbro.

« I giornali dicono di sapere, che, salvo un nuovo attacco, i Dardanelli non verranno chiusi.

« Un dispaccio da Dardanelli, in data 19, dice che tutto è calmo dopo l'attacco della notte scorsa. Gli stretti restano aperti ed i battelli passano normalmente. Secondo questo dispaccio a Sedulbahr sono stati ripescati un cadavere galleggiante, un apparecchio di salvataggio e vari oggetti provenienti dalle torpediniere affondate. La flotta italiana incrocia tra Tenedo e Mitilene ».

È fuori dubbio che, tranne la presenza della torpediniera turca *Kutahia* fuori dei Dardanelli, circostanza che si potrà eventualmente controllare quando le nostre siluranti, che hanno ripreso il loro servizio di crociera nell'Egeo, saranno a portata di una stazione radiotelegrafica, tutto quanto è detto nei dispacci da Costantinopoli sopra riportati non ha ombra di fondamento.

Non solo non abbiamo perduta nessuna delle nostre siluranti, ma nessuna di esse ha subito danni, sebbene esse non si siano fermate alla prima linea di sbarramento turco, come i detti dispacci vorrebbero far credere, ma abbiamo superato la seconda a Chaoak, mentre le veloci e rapide contro-torpediniere turche scaglionate lungo le sponde del Canale, durante tutta la difficile entrata negli stretti ed il più difficile ritorno, delle nostre cinque piccole siluranti non si sono mosse ad attaccarle o ad inseguirle.

È poi assolutamente falso che navi della squadra abbiano appoggiato le siluranti nel loro raid o comunque partecipato all'operazione, come è falso che la nostra flotta incroci ora tra Mitilene, Imbro e Tenedo.

Stampa estera.

Vienna, *20*. — Il *Neue Wiener Magblatt*, a proposito dell'incidente dei Dardanelli, rileva che a Costantinopoli, dove era ben facile aver notizie precise, in tutta la giornata di ieri nulla fu pubblicato lasciando la possibilità di mille congetture.

Il giornale, esaminando il lato militare della questione, si domandava se fosse mai possibile supporre che otto piccole torpediniere italiane avessero osato d'introdursi negli stretti con un'audacia addirittura impressionante, ad onta dei riflettori che nemmeno nella notte più oscura permettono di penetrarvi e ad onta delle batterie dei forti foranei i quali ad ogni sospetto aprono subito un pericoloso fuoco incrociato.

Berlino, *20*. — La *Vossische Zeitung* pubblica un articolo che consiglia la Turchia a concludere la pace con l'Italia

La conclusione della pace appare tanto più urgente per la Turchia, quanto più la sua situazione interna è grave. Nello stato di paralisi prodotto dai disordini interni la Turchia non può continuare a lungo la guerra.

Londra, *20*. — Lo *Statist* dedica un lungo articolo alla crisi turca, affermandone l'estrema gravità.

Venendo a parlare della Tripolitania il giornale dice che la Turchia deve abbandonare la speranza di ricuperare le perdute provincie ed affrettarsi a fare la pace se almeno vuol salvare il rimanente dell'Impero ottomano da totale rovina.

Vienna, 21. — La *Neue Freie Presse* scrive che la flotta italiana si è dimostrata in questa guerra un istrumento energico e coraggioso. Gli ufficiali e gli equipaggi si sono segnalati in ogni occasione.

L'azione delle torpediniere nei Dardanelli prova che la marina italiana possiede tutte le qualità che un celebre scrittore inglese disse occorrere per riportare la vittoria.

Parigi, 21. — A proposito del raid delle torpediniere italiane il *Temps* scrive che questo raid fa molto onore alla marina italiana.

Notizie ed informazioni.

Dardanelli 20. — Si hanno i seguenti particolari sui fatti della notte del 18 corr. Il forte Sedulbahr segnalò il passaggio delle torpediniere italiane al tocco del mattino. Le torpediniere italiane entrarono negli stretti malgrado il vivo cannoneggiamento dei forti turchi; il fuoco turco durò quaranta minuti.

I turchi, nella erronea supposizione di aver affondato due torpediniere italiane, procedettero a sondaggi, ma riuscirono a scoprire soltanto una cintura di salvataggio.

Costantinopoli, 20 (ore 1.45). — Un dispaccio dai Dardanelli dice che tutto è calmo. Gli stretti restano aperti e i battelli passano normalmente.

Costantinopoli, 21. — Una nota ufficiosa annunzia che è stata posta nei Dardanelli una nuova linea di mine, restringendo così il canale lasciato libero per il passaggio delle navi.

Atene, 21. — L'azione degli italiani ai Dardanelli ha prodotto nei circoli marittimi greci emmirazione e stupore.

Tripoli, 22. — Dell'arco di Marco Aurelio sono già stati scoperti tre lati; rimane ancora da isolare il quarto, a cui è addossata una casa.

Sono in corso le pratiche di espropriazione di questa casa per farne la demolizione. Poscia si procederà allo sterro per mettere in luce il basamento che sembra mirabilmente conservato.

Infine si compierà la sistemazione della piazza per isolare questo importante avanzo della grandezza di Roma.

CRONACA ITALIANA

L'onomastico regale. — Dispacci dalle Provincie recano che in occasione dell'onomastico di S. M. la Regina Margherita, tutti gli edifici pubblici e moltissimi privati hanno esposto, l'altro ieri, la bandiera.

Alla sera le musiche militari suonarono nelle principali piazze della città e vi furono illuminazioni straordinarie. Da autorità, enti ed istituti sono stati inviati alla Regina Madre, al castello di Stupinigi, numerosissimi dispacci di felicitazioni, di omaggi e di auguri.

Il sindaco di Roma ha telegrafato:

« S. E. la marchesa di Villamarina, dama d'onore di S. M. la Regina Madre per la Maestà Sua.
Gressoney S.t Jean.

« In quest'anno soprattutto quando la patria falcia la gloriosa messe seminata attraverso triboli, sacrifici, martirî dalle passate generazioni Roma nel fausto onomastico invia alla Maestà Vostra l'espressione del memore suo effetto, dei devoti suoi auguri.
« *Sindaco* NATHAN ».

Al telegramma del sindaco S. M. la Regina Madre ha così risposto:

« Ho avuto carissimo l'augurio di Roma e la ringrazio cordialmente. Il massimo dei nostri voti si è ora avverato in questa gloriosa risurrezione della patria vittoriosa per la sua indipendenza e per la sua alta missione di civiltà.
« MARGHERITA ».

Roma alla marina italiana. — La nuova pagina gloriosa scritta testè dalla nostra marina da guerra nelle acque dei Dardanelli, ha entusiasmato la cittadinanza romana.

Con delicato lodevolissimo sentimento, interprete dell'anima di Roma, il sindaco Nathan insieme all'assessore comm. Bentivegna e al segretario generale comm. Lusignoli si recò alle 17 di ieri l'altro al Ministero della marina.

Il sindaco espresse con sentite parole al ministro il compiacimento e l'ammirazione della capitale del Regno per la bella, audace e forte nostra marina da guerra.

Il ministro si trattenne a breve colloquio con la rappresentanza del Comune, ringraziando vivamente a nome della marina e del Governo.

*** Gran numero di telegrammi plaudenti alla nuova gloriosa pagina della nostra marina sono giunti da tutta Italia e dalle nostre colonie al Ministero competente.

La nuova sede della Borsa a Genova. — Il mondo commerciale industriale, artistico, ecc., della metropoli ligure, ha in forma solenne, presenti le LL. EE. i ministri Tedesco e Nitti, inaugurato l'altro ieri la nuova sede della Borsa.

Intervennero alla solenne cerimonia i senatori Maragliano, Rensa, Rolando Ricci, i deputati Macaggi, Carcassi, Fiamberti, Dari, Celesia, Astengo, Centurione e numerose rappresentanze, ecc.

Gli onorevoli ministri Tedesco e Nitti giunsero alle ore 10,15, accompagnati dal comm. Danè e dal prefetto Salvarezza, accolti da un cordiale applauso.

Il vice segretario della Camera di commercio, dott. Guarneri, diede lettura delle numerose adesioni, tra cui notevoli quelle dei ministri Facta e Calissano, e dei sottosegretari di Stato Cimati e Battaglieri e del comm. Bonaldo Stringher, direttore generale della Banca d'Italia.

Parlò primo il comm. ing. Carlo Danè, presidente della Camera di commercio, che, dopo avere salutato i ministri, rilevò i progressi di Genova marinara, industriale e commerciale, ed espose un po' di storia dell'inaugurando edifizio.

Parlarono poscia il comm. Natale Romairone, presidente della Deputazione di Borsa e il comm. Vecchini presidente del sindacato degli agenti di cambio.

Tutti i discorsi furono vivamente applauditi.

Pronunziò quindi il suo discorso S. E. il ministro Nitti frequentemente interrotto da applausi e salutato alla fine da una lunga ovazione.

I ministri Tedesco e Nitti si congratularono vivamente con l'architetto Adolfo Copedè, autore del salone della Borsa il quale ha loro offerto un'elegante album.

Terminati i discorsi i ministri e le autorità passarono nelle sale adiacenti dove venne servito un sontuoso rinfresco. Quindi i ministri ritornarono all'albergo per la colazione.

***

Nel pomeriggio le LL. EE. i ministri Tedesco e Nitti, visitarono il porto.

In ultimo gli onorevoli ministri visitarono le officine dell'energia elettrica per i servizi del porto e la grande centrale della ferrovia dello Stato per la linea dei Giovi.

La visita terminò alle 18. I ministri espressero ripetutamente la loro soddisfazione.

Alle ore 20, nel salone del palazzo ducale ebbe luogo un pranzo di 170 coperti, offerto dalla Camera di commercio in onore dei ministri.

Allo spumante il presidente della Camera di commercio, comm. Danè, ringraziò i rappresentanti del Governo e gli intervenuti; dichiarò necessario raggiungere l'unità economica del paese e trasse auspici dalla riunione odierna, augurando che la grandezza economica dell'Italia sia presto un fatto compiuto.

S. E. Tedesco pronunzio un applaudito discorso, coronato da una entusiastica ovazione.

***

Nella giornata di ieri continuarono i festeggiamenti. Vi furono gite in mare, visite alle scuole commerciali, ecc.

Alle 12 i ministri si recarono a colazione intima offerta dal senatore Rolandi-Ricci e alle 19,30 al pranzo offerto in loro onore dal Consorzio del porto.

Le LL. EE. Tedesco e Nitti, alle 23,40, partirono il primo per Roma ed il secondo per Vallombrosa, salutati entusiasticamente alla stazione.

A Garibaldi. — Ieri, a Fiumicino con largo concorso della cittadinanza romana venne fra grande entusiasmo inaugurata una lapide, a ricordo di Garibaldi.

Parlarono, acclamati, il veterano conte Galeazzo Ugolini e il sindaco Nathan.

L'epigrafe, dettata dall'on. Ciraolo è la seguente:

Domenico e Giuseppe Garibaldi
veleggianti sulla Santa Reparata
nel 1824
qui giunsero
il diciassettenne nato ai fati d'Italia
in pellegrinaggio d'amore a Roma volse
all'eterna protese indi sempre
anima e braccio
Giuseppe Garibaldi
Roma o morte cercando
da Calatafimi ad Aspromonte a Mentana
nelle vittorie e nelle sconfitte
Roma — Roma — Roma.

Ebbe luogo un banchetto cordialissimo; e fino a tarda sera la borgata fu in festa.

Anniversario patriottico. — Ieri, ricorrendo l'anniversario della gloriosa battaglia di Bezzecca, un gruppo di soci del Circolo trentino di Roma, ha appeso una corona sulla colonna commemorativa che è al ponte Garibaldi.

Inaugurazione. — Ieri mattina S. E. il sottosegretario di Stato De Seta, insieme col comm. Peano e col comm. Ruini, in rappresentanza dell'on. Sacchi, sono intervenuti a Crissolo per inaugurare la linea automobilistica dell'alta valle del Po da via Dergo a Crissolo.

Al banchetto offerto in loro onore, dopo la gita in automobile, S. E. De Seta parlò applauditissimo. Così pure il comm. Peano che mise in luce gli importanti vantaggi non solo economici ma eziandio turistici della nuova linea, che permette in poche ore da Torino e dalle altre città del Piemonte di raggiungere la vetta del Monviso.

La festa riuscì splendidamente.

Grave sventura a bordo. — Un telegramma da Genova dell'*Agenzia Stefani* reca:

Il Lloyd Sabaudo comunica: « Il piroscafo *Principe di Piemonte* è arrivato a New York ieri mattina alle ore 6. Lo scoppio di un tubo principale del vapore ha causata la morte del primo macchinista Roncallo Filippo; del capo fuochista Persi Francesco e dei fuochisti Leone Carmelo, Cardilli Alberto e Garibaldi Tommaso. Inoltre sono feriti i fuochisti Carminucci Pietro e Maggioni Giovanni ».

Il servizio " telegrammi-lettera ". — Il Ministero delle poste e dei telegrafi comunica in data di ieri:

« Nella scorsa notte ha avuto principio negli uffici telegrafici principali italiani ed in molti secondari l'accettazione dei telegrammi-lettera notturni. Il servizio ha proceduto dappertutto regolarmente ».

Marina mercantile. — Il *Principe Umberto*, della N. G. I., è partito da Dacar per Genova. — Il *Principessa Mafalda*, del Lloyd italiano, ha transitato da Gibilterra per Buenos Aires. — L'*Indiana*, del Lloyd italiano, da Gibilterra per Genova. — Il *Memfi*, della Società nazionale dei servizi marittimi, è partito da Alessandria per l'Italia. — Il *Po*, della Società nazionale dei servizi marittimi, è partito da Mombasa per il Benadir. — L'*Orseolo*, della Società veneziana, è giunto ad Aden diretto a Calcutta.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

LIVERPOOL, 20. — Il primo ministro, Asquith, che ritorna a Londra dall'Irlanda, parlando qui degli affari interni, ha dichiarato che tutto il partito liberale è strettamente unito e che esso presta attivamente il suo concorso al Governo.

TANGERI, 20. — Un radiotelegramma da Rabat, in data di oggi, segnala che ieri ha avuto luogo un combattimento nella regione di Maazez. I francesi hanno avuto alcune perdite.

COLONIA, 20. — Un telegramma da Berlino alla *Koelnische Zeitung* contesta l'esattezza delle informazioni ricevute da Pietroburgo da giornali esteri, secondo le quali la Russia avrebbe rifiutato certe proposte tedesche, tendenti a porre in dissidio la Russia ed il Giappone. Nel convegno di Baltischport non fu pronunciata da parte della Germania la minima parola contro il Giappone.

Le informazioni in questione non sono che manovre anti-tedesche.

TOKIO, 21. — L'ultimo bollettino medico non segnala alcun miglioramento dello stato di salute del Mikado.

Il principe Katsura abbandona il viaggio in Europa e torna nel Giappone.

LONDRA, 21. — È morto stamane, in Scozia, il celebre scrittore Androw Lang.

PARIGI, 21. — Il bey di Tunisi ha lasciato Parigi stamane, salutato alla partenza dal rappresentante del presidente Fallières e dalla maggior parte dei ministri. Una compagnia di fanteria coloniale rendeva gli onori.

BELGRADO, 21. — Il vecchio radicale Ljuka Jovanovic, ex-ministro dei lavori pubblici, è stato nominato ministro delle finanze.

GERARDMER, 21. — Il presidente del Consiglio Poincaré, parlando al banchetto di chiusura della lega dell'insegnamento, ha detto che, malgrado il suo lutto, ha voluto venire in questo paese dei Vosgi, al quale la Repubblica non potrebbe dimostrare sue abbastanza stime e riconoscenza per la parte presa al suo dolore e ai suoi onori e perchè l'anno scorso in questa stessa epoca, allorchè l'avvenire sembrava oscuro e minaccioso, di qui partì l'esempio della fermezza, del sangue freddo e della coscienza che immediatamente conquistò l'intero paese.

Parlando della riforma elettorale Poincaré dice che il Governo è sempre pronto a cercare di migliorare il progetto votato col concorso dei repubblicani delle due Camere.

Poincaré conclude facendo appello all'unione dei repubblicani

affinchè il partito repubblicano ritrovi la sua coesione e la sua solidità.

BERLINO, 22. — La *Vossische Zeitung* ha da Uskub: Gli albanesi hanno cominciato a mettere in movimento le loro forze.

Si attende soltanto l'ordine del Comitato centrale nazionale per marciare su Mitrovitza donde poi si dirigerebbero per ferrovia su Costantinopoli.

Si calcola che gl'insorti ascendano a 80.000.

LONDRA, 22. — Il *Daily Chronicle* scrive: I crediti supplementari per la marina annunziati il 17 corrente non sono destinati alla costruzione di nuove unità ma ad affrettare lo svolvimento del programma normale di costruzioni.

Ai bisogni dell'Inghilterra nel Mediterraneo si provvederà mediante potenti incrociatori corazzati che avranno per base Malta.

Nessuna modificazione verrà introdotta nel piano recentemente approvato di fare di Gibilterra la base dell'antica flotta del Mediterraneo.

SALONICCO, 22. — L'agitazione in Albania è gravissima.

Gli albanesi senza armi tengono grandi comizi in tutti i centri importanti; essi chiedono che sia data soddisfazione alle loro rivendicazioni e inviano telegrammi di protesta al Governo.

I mercati sono chiusi in segno di protesta anche a Viciuin ed a Verisovic.

Quindici mila albanesi riuniti presso Pristina attendono la risposta del Governo. In caso di rifiuto sono disposti a marciare su Uskub.

Si segnalano combattimenti sanguinosi a Ternolievo ed a Suhareka. I rivoltosi si sono impadroniti di 150 carri di approvvigionamento e munizioni, ed hanno disarmato 150 soldati che ne formavano la scorta.

L'opinione pubblica teme gravi avvenimenti per il 23 luglio se il nuovo Ministero non sarà di soddisfazione degli albanesi.

TOKIÒ, 22. — Il segretario della Casa imperiale annunzia che verso mezzanotte si è verificato un lieve miglioramento nello stato di salute dell'Imperatore.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio romano

21 luglio 1912.

L'altezza della stazione è di metri	50.60
Il barometro a 0°, in millimetri	752.77
Termometro centigrado al nord	25.6
Tensione del vapore, in mm.	10.71
Umidità relativa, in centesimi	44
Vento, direzione	SW
Velocità in km.	23
Stato del cielo	3/4 nuvolo
Temperatura massima, nelle 24 ore	26.6
Temperatura minima	22.0
Pioggia in mm.	—

21 luglio 1912.

In Europa: pressione massima di 765 sull'Irlanda e nord della Scandinavia, minima di 751 sulla Russia meridionale.

In Italia nelle 24 ore: barometro lievemente salito al sud e Sicilia, stazionario al NW, disceso altrove di 1 a 2 mm.; temperatura generalmente diminuita; piogge e temporali sparsi in Val Padana, Toscana e Marche; venti forti intorno a ponente sull'alta e media Italia.

Barometro: intorno a 752 al NE, massimo a 759 sulle isole.

Probabilità: venti moderati o forti intorno a ponente, forti specialmente sul Tirreno con mare agitato; cielo nuvoloso sull'Italia superiore, qualche pioggia e temporale vario al sud sulle isole.

N. B. — Alle 12 è stato telegrafato ai semafori del Tirreno di alzare il segnale di tempesta.

BOLLETTINO METEORICO

dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 21 luglio 1912.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente nelle 24 ore — Massima	Minima
Porto Maurizio	sereno	agitato	24 5	16 5
Genova	1/4 coperto	legg. mosso	27 7	17 0
Spezia	sereno	mosso	25 0	17 0
Cuneo	sereno	—	27 6	12 1
Torino	1/4 coperto	—	21 9	13 8
Alessandria	sereno	—	27 1	14 3
Novara	1/4 coperto	—	28 7	15 0
Domodossola	3/4 coperto	—	24 5	10 3
Pavia	sereno	—	28 3	12 7
Milano	3/4 coperto	—	28 3	12 5
Como	sereno	—	26 0	13 8
Sondrio	[illegible]	—	—	—
Bergamo	coperto	—	24 0	11 3
Brescia	1/2 coperto	—	26 3	16 4
Cremona	1/4 coperto	—	27 4	14 5
Mantova	3/4 coperto	—	26 6	15 8
Verona	3/4 coperto	—	26 0	14 3
Belluno	3/4 coperto	—	20 9	12 6
Udine	coperto	—	24 6	16 8
Treviso	coperto	—	25 5	17 1
Venezia	3/4 coperto	agitato	25 4	16 4
Padova	coperto	—	26 2	16 8
Rovigo	1/2 coperto	—	27 9	16 0
Piacenza	1/4 coperto	—	25 7	14 8
Parma	1/4 coperto	—	26 7	14 5
Reggio Emilia	coperto	—	28 0	16 4
Modena	1/4 coperto	—	28 6	18 0
Ferrara	1/4 coperto	—	28 8	15 7
Bologna	nebbioso	—	29 0	18 4
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	sereno	—	29 2	20 4
Pesaro	3/4 coperto	legg. mosso	29 6	18 0
Ancona	coperto	legg. mosso	29 9	19 8
Urbino	1/2 coperto	—	28 0	17 8
Macerata	1/2 coperto	—	26 7	20 6
Ascoli Piceno	—	—	—	—
Perugia	coperto	—	23 8	15 4
Camerino	3/4 coperto	—	25 0	18 0
Lucca	coperto	—	26 6	18 9
Pisa	1/4 coperto	—	26 0	17 6
Livorno	1/2 coperto	tempestoso	26 6	19 0
Firenze	3/4 coperto	—	27 8	16 5
Arezzo	1/2 coperto	—	27 0	15 4
Siena	1/4 coperto	—	25 0	16 3
Grosseto	1/4 coperto	—	30 0	19 5
Roma	coperto	—	29 7	22 0
Teramo	piovoso	—	29 5	19 2
Chieti	1/2 coperto	—	27 8	20 0
Aquila	coperto	—	23 9	18 0
Agnone	3/4 coperto	—	25 2	15 4
Foggia	1/4 coperto	—	31 9	16 3
Bari	1/4 coperto	calmo	27 0	20 2
Lecce	sereno	—	28 3	20 9
Caserta	coperto	—	30 0	19 7
Napoli	1/2 coperto	legg. mosso	26 7	20 3
Benevento	1/4 coperto	—	28 1	14 9
Avellino	3/4 coperto	—	26 5	16 0
Caggiano	—	—	—	—
Potenza	sereno	—	24 9	16 0
Cosenza	sereno	—	29 0	17 0
Tiriolo	sereno	—	29 7	17 1
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	3/4 coperto	calmo	26 5	22 5
Palermo	1/2 coperto	calmo	30 6	17 0
Porto Empedocle	sereno	calmo	27 0	20 2
Caltanissetta	1/2 coperto	—	31 5	25 2
Messina	sereno	calmo	28 2	22 2
Catania	sereno	calmo	30 3	22 5
Siracusa	1/4 coperto	calmo	30 2	23 3
Cagliari	sereno	legg. mosso	31 0	13 0
Sassari	sereno	—	26 3	17 8

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate TUMINO RAFFAELE, *Gerente responsabile.*